N° 22 - SETIEMBRE 20 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas CORSA



Olavarria: BORDEU impone nuevo record

(pág. 7)

MECANICA NACIONAL DESPUES DE RAFAELA

(pág. 16)

ARCO DE TRIUNFO

Símbolo universal de vencedores. De los que han llegado. Superando dificultades, desafiando, luchando, compitiendo, sobreponiéndose a los desastres e incluso a las tragedias. Alentándose a sí mismos e imponiéndose condiciones. Seres que necesitan poseer el éxito, alcanzar la meta que se propusieron, ganar su propia carrera.
Panorama es el vehículo de los triunfadores.

PANORAMA



grupo de revistas



Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E.F.E.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, ALBERTO J. REYES.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.

 Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires. Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.

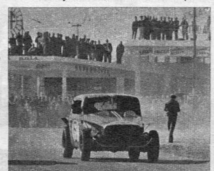


interés entre sus lectores —o por lo menos así nos lo hacen saber—, el que tenemos entre manos servirá para cerrar una de las etapas de esta temporada 66 de automovilismo. En efecto, con la carrera de Rafaela podemos decir que el año de Mecánica Nacional terminó de definirse, justo en el momento en que el hervor de los Grandes Premios comienza a acaparar toda la atención. Por eso mismo, la nota de las páginas 16/21 adquiere máximo vigor y actualidad, y quedará sin duda como gran ventana abierta a lo que ocurrirá con la MN en 1967. Nuestro máximo deseo es que esta nota marque en alguna manera el comienzo de la tan esperada evolución de nuestro automovilismo pistero. También los Falconeros verán satisfecha su curiosidad con la nota que Mártire publica en las páginas 12/14. Y para los que aún conservan un poco de sentido del humor (y que nos apoyan), les recomendamos enterarse de la paliza que nos dieron los corredores en el histórico partido de fútbol del miércoles pasado (pág. 30). Y para terminar, un pedido que espero tengan bien en cuenta: por favor, no me llamen por teléfono para preguntar si Anteo Pichetta existe o no. Prefiero no saber nada.

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en PERGAMINO (25 de setiembre): El Automóvil Club de Pergamino realizará la Vuelta de Pergamino en su tradicional circuito, totalmente pavimentado de 108,35 km, que los competidores deberán cubrir en cinco oportunidades para totalizar 541,75 km. A las 8.30 se iniciará la competencia rumbo a El Arbolito, por la Ruta Nacional 8, desde donde tomarán a Carabelas, para regresar al punto de partida por la Ruta Nacional 166. Se largará según el ranking de la Comisión Deportiva Automovilística. Para clasificarse será necesario haber dado por lo menos cuatro vueltas. Los cuatro mejores clasificados obtendrán 9, 6, 3 y 1 puntos para el Campeonato Argentino de Turismo Carretera. El circuito consta de veintidós curvas, muchas de ellas muy atrayentes, especialmente en la zona de Carabelas. Para ir a Pergamino se debe tomar por la Ruta Nacional 8, y recorrer 222,8 km desde la Capital Federal. Dos recomendaciones de CORSA para "estar en la carrera": los que no saben cómo viajar a Pergamino, le sugerimos hacerlo en los lujosos ómnibus de la empresa



Trans-Carrera, que se encargará de ubicarlos en la mejor curva, además de servir comidas compartidas con amables charlas y copas. Luego los trae de regreso a la Capital Federal: en fin, un día corsa. Trans-Carrera tiene su oficina en Diagonal Norte 616, 7º piso (T.E. 34-8781 y 34-6284). La otra recomendación es seguir la competencia por las ondas de LS 10 Radio Libertad, con toda la barra de "Emoción en las Rutas", que estará en el aire desde las 7.30.

TURISMO en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (25 de setiembre): El Club de Regularidad del Interior vuelve a repetir su experiencia de hace pocos meses como organizador de una competencia en el Autódromo. También esta vez se disputarán cuatro competencias por el Premio Bujías Autolite de las cuales las tres primeras otorgan puntos para el Campeonato Argentino de Turismo: los cuatro primeros en cada clase obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos, respectivamente. Todas las competencias se disputarán sobre el Circuito Nº 9 (Internacional con horquilla corta) de 3,413 km de desarrollo. La primera competencia se efectuará para la Clase A (hasta 700 cm^3) sobre diez vueltas, para totalizar 34,136 km. La segunda será para la Clase BC (701 a 1150 cm^3) sobre quince vueltas, cubriendo 51,200 km. La tercera será para la Clase D (1151 a 1600 cm^3) sobre quince vueltas, para cubrir 51,200 km.

La cuarta competencia es la más atractiva y estará abierta a los doce mejores clasificados en las Clases BC y D, quienes deberán girar veinte veces para totalizar 68,272 km. La reunión comenzará a las 14. Previamente, el sábado a las 14, se realizarán las pruebas de clasificación.

FOMENTO AUTOMOVILISTA en PUAN (25 de setiembre): Otra vez la Asociación de Volantes de Limitada del 27 promete una brillante realización de la tradicional categoría. Los cuatro primeros en la clasificación obtendrán 6, 4, 2 y 1 puntos para el campeonato argentino.

REGULARIDAD a PILAR (25 de setiembre): La Cámara Argentina de Comercio e Industria del Deporte organiza una competencia de tercera categoría, con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. A las 8.30 largarán desde Uruguay 654, Capital Federal, para llegar a Pilar.

— en MERCEDES (24 de setiembre): La Filial Mercedes del Automóvil Club Argentino organiza una prueba de regularidad para 2ª y 3ª categorías, con largada desde Mercedes a las 7, pasando por Chivilcoy, Ruta Nacional 51, Veinticinco de Mayo, Saladillo, General Alvear, Azul, Tandil, Balcarce y Sierra de los Padres, punto de llegada.

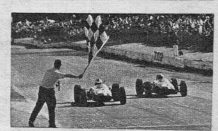
— en BELLA VISTA (25 de setiembre): A las 8, desde Tucumán y Misiones, Bella Vista, largarán una competencia para tercera categoría, con recorrido entre Bella Vista, Campana y regreso. Organiza la Cooperadora de la Escuela Nº 9 General San Martín de Bella Vista, con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad.

— a NAVARRO (25 de setiembre): El Colegio Santa Unión de los Sagrados Corazones organiza una competencia de tercera categoría, con fiscalización del Club Argentino de Regularidad. A las 8, se largará desde Seguí 921, Capital Federal, hasta Navarro y regreso.

KARTING en VERONICA (25 de setiembre): Hasta 138 km de la Capital Federal se trasladará el Karting para realizar una nueva jornada puntable para el Campeonato Argentino. La primera competencia se realizará para la Fórmula Stock y la segunda será para Fórmula A Internacional. Organiza la Asociación de Corredores de Karting y fiscaliza la Federación Argentina de Karting. Los cinco primeros clasificados obtendrán 10,1; 7,6; 5,1; 2,7 y 1,3 puntos, respectivamente.

MIDGET en Adrogué (25 de setiembre): La Asociación Argentina de Automóviles Midget comienza su temporada con la cuarta competencia del año, que otorga puntos para el campeonato argentino, en la pista del Club Atlético Brown de Adrogué, ubicado en avenida Aserete y María Antonieta, a las 14.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES



FORMULA DOS Y FORMULA TRES en FRANCIA (25 de setiembre): Sexta y última competencia puntable para el Grand Prix de Francia, y el Grand Prix de Albi, a disputarse en el circuito de Albi en Toulouse (Haute-Garonne). La organización correrá por cuenta del Automobile Club du Midi. Los seis primeros en la clasificación obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente, para el Grand Prix de Francia. Sin duda, estarán presentes Jack Brabham y Denis Hulme (foto), para celebrar la actuación que les cupo en el Grand Prix de Francia, de cuya penúltima competencia damos cuenta en la presente edición.

TURISMO en SUIZA (25 de setiembre): Octava competencia del año que otorga puntos para el Campeonato Europeo de Automóviles de Turismo. El Automobile Club de Suisse encomendó a su Section Lucerne, de la localidad de Lucerna, realizar la Subida de Eigental. Esta competencia otorgará puntos, tanto en los campeonatos de Marcas, como en los de Conductores en sus tres divisiones: I (hasta 1000 cm^3), II (1001 a 1600 cm^3) y III (más de 1601 cm^3). Además del Campeonato de Marcas para cada serie de las divisiones: Primera Serie (hasta 850 cm^3) y Segunda Serie (851 a 1000 cm^3) de la División I, Primera Serie (1001 a 1300 cm^3) y Segunda Serie (1301 a 1600 cm^3) de la División II y Primera Serie (1601 a 2000 cm^3) y Segunda Serie (más de 2000 cm^3) de la División III. Los seis primeros clasificados en cada una de las doce subdivisiones obtendrán 4,5; 3; 2; 1,5; 1 y 0,5 puntos, para cada uno de los doce campeonatos.

FORMULA DOS Y TURISMO en ALEMANIA OCCIDENTAL (25 de setiembre): En Hockenheim se disputarán los Trofeos de Alemania, que anualmente hace disputar el Automóvil Club de Francfort, desde ahora en el ya famoso Hockenheim.

FUERZA LIMITADA en URUGUAY (25 de setiembre): Una vez más el circuito de Salto será el escenario para los ases de la Fuerza Limitada de la vecina orilla. La Asociación Uruguaya de Volantes lo organiza.

DON LUIS BROSUTTI,

En entusiasta actividad luego de 38 años de automovilismo y dos triunfos en las 500 millas

Un común denominador une en el recuerdo los nombres de Zatuckzec, Fantó y Luis Brosutti. Los tres fueron contemporáneos en una época de oro de nuestra Mecánica Nacional. Los tres corrieron sobre los enormes Mercedes Benz de siete litros con compresor. Los tres ganaron en Rafaela. Luis Brosutti, 62 años de juventud, inteligencia clara, una sonrisa permanente, aún está en actividad.

Brosutti vive en Santa Fe, muy cerca de la ciudad donde obtuviera sus matemáticos triunfos sobre las diferentes pistas y circuitos de tierra que deran a Rafaela resonancia internacional y que se resolvieran en la actual pista pavimentada. Trabaja en su taller de rectificación, tiene una vida ordenada, hijos, nietos y una casa llena de copas y trofeos en la que el cronista contó por lo menos 74. Allá están las enormes copas que obtuvo por sus triunfos en 1938 y 1948; por sus segundos puestos en 1936, 1937, 1954 y 1957; por sus terceros puestos en 1950 y 1959; su cuarto puesto en 1949; su quinto puesto en 1963 y su séptimo puesto en 1958.

Pero Brosutti no sabe demasiado acerca de sus 74 copas, de los homenajes que ha recibido, de sus triunfos a lo largo de 38 años de ininterrumpida actividad automovilística, porque a los 62 años todavía no ne-



"Quiero aportar un modesto consejo a los que corren sobre la pista pavimentada de Rafaela: ¡cuiden la mecánica! Creo que más que una carrera de hombres será una carrera de resistencia mecánica". Con estas palabras agradeció Luis Brosutti el homenaje que le hiciera el Atlético Rafaela la noche anterior a la carrera.

Brosutti, dos veces ganador en Rafaela, cuatro veces segundo, estuvo este año detrás del alambrado, pero en 1967 volverá al óvalo con un Maserati impulsado por motor Chevrolet.

1966

Texto y fotos de HORACIO SPERATTI



Agil de mente y de cuerpo, es difícil encontrar un ángulo donde Luis Brosutti muestre sus 62 años. Aquí está con Juan A. Mendicino, entusiasta dirigente del Automóvil Club Santa Fe.

Orden y brillo no sólo en sus automóviles sino también en la interminable colección de trofeos de Brosutti. Los más grandes, los de los primeros y segundos puestos en las 500 Millas, no caben aquí.

cesita de recuerdos para vivir y prefiere hablar de su Maserati 4CLT con motor Chevrolet que está preparando minuciosamente, quizá para demostrar a sus competidores lo que puede hacer un hombre con clara mentalidad mecánica, con la suficiente calidad en las manos para manejar una lima o una llave exactamente hasta donde lo exige un automóvil de carrera bien hecho.

Porque Luis Brosutti es un exquisito. Un exquisito de esos capaces de rehacer un automóvil original a partir de un montón de piezas mezcladas, de los que saben la importancia de cada gramo de material y de cada detalle de su forma. La sola observación de los automóviles que construyó y condujo Brosutti puede servir de ejemplo a los amantes del alambre y la soldadura, sobre todo al considerar no solamente las sobresalientes performances alcanzadas por el mecánico de Santa Fe, sino también por el hecho de registrar dos únicos abandonos (1935 y 1951) en doce participaciones, en una carrera tan exigente para la mecánica como lo es la de Rafaela.

Los redactores de CORSA encontraron a Brosutti luego de haber hablado a un grupo de jóvenes santafesinos de cómo la lógica evolución del automovilismo —puede hacerse un paralelo con cualquier otra actividad humana— determina la especialización, la aparición de mecánicos dedicados específicamente a determinados mecanismos, la separación del mecánico y el corredor en personas físicas distintas. Y precisamente Brosutti es típico arquetipo de ese mecánico-corredor que construyó las bases de nuestro automovilismo deportivo y configura la excepción —entonces como ahora— en el hecho de que su calidad conductiva se equipara a su capacidad como mecánico, capacidad cimentada sí en inspirada intuición pero también apoyada en sólidos conocimientos técnicos.

El hombre que con más éxitos contribuyó al historial deportivo de Rafaela comenzó a correr en 1925 —a los 21 años— en motocicleta (una Harley-Davidson de enorme manubrio y no menor cilindrada) como muchos otros automovilistas de todos los tiempos. En 1928 pasó al automóvil sobre un modesto Whippet y en 1935 se anotó por primera vez en Rafaela sobre un REO "Grey Rock" que trajera Ernesto Blanco y que no pasara de ser una promesa. En 1936 comenzó para Brosutti la era del Mercedes SSK al que fue fiel hasta 1954. Sus últimas cuatro Rafaela, las corrió con un Studebaker y la próxima será —este año no llegó a tiempo— con el Maserati-Chevrolet.

Quizá el año próximo los monopostos de motor trasero determinen definitivamente en Rafaela la caducidad de los viejos "especiales" de Mecánica Nacional. Pero el de Luis Brosutti estará en la línea de llegada —no lo dudamos— para mostrar a los jóvenes cómo armaba sus automóviles uno de los más sobresalientes deportistas entre aquellos que construyeron el automovilismo deportivo argentino.

RIOPLATENSE DE KARTING

Texto y fotos de PEDRO HANDLER

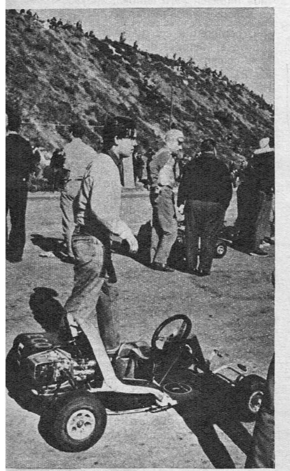




Oscar del Campo, la performance más destacada en las carreras de la primera fecha del Campeonato Rioplatense.

Triunfos para los argentinos puntos para los uruguayos

Pedro Passadore, hermano de "el Beco" y activo kartista oriental, no llegó a clasificarse.



Fiesta grande del karting el pasado domingo 11 de setiembre, al disputarse la primera fecha del Campeonato Rioplatense, en la ciudad de Montevideo. Se utilizó el denominado Circuito de las Canteras, de 1.250 m de desarrollo, ubicado en el Parque Rodó, junto al río. Diez competidores de cada país participaron en el Rioplatense, en un programa de competencias que incluyó ciclismo, motociclismo y karting local de la categoría Fomento. Una concurrencia estimada en unas 10.000 personas se distribuyó por los desniveles y demás accidentes topográficos que rodean este circuito, para disfrutar del mar, del aire salado y del triunfo de los uruguayos.

Sí, porque si los argentinos batieron récords y ganaron las series y la clasificación, si los orientales utilizaron motores preparados en la Argentina, la suma de puntos los favoreció por el escaso margen de 104 a 102.

La actividad kartística uruguaya es bastante intensa en casi todo el país, excepto quizá en el litoral del río Uruguay. Es fiscalizada por la Federación Uruguaya de Karting y hay un campeonato nacional en el que intervienen unos 80 corredores. El cierre de las importaciones impone un panorama mecánico algo heterogéneo. Hay mayoría de motores Mc Culloch y se envían los motores a Buenos Aires, a los talleres de Herceg y Feijoo. Por razones económicas se utiliza nafta NO 100 con aceite Castrol 50 GP, ya que la mezcla de nafta, metanol, ricino y benzol que utilizan argentinos y brasileros es unas diez veces más cara. Pero en el Rioplatense se utilizó mezcla.

La lista de inscriptos incluía los nombres de Salmún Feijoo, D'Arminio, Herceg, Sobral, del Campo, Capaccioni, Mejías, Lafranconi, Arlandi y Casaroli entre los argentinos y los de Jorge Soler (campeón uruguayo), Josefides (reciente ganador en Zárate), Pedro Passadore (hermano de Albérico), Serra, Borina, Becerra, Brucolari, Luis Soler, Torres Pereyra y Ramos entre los uruguayos.

Herceg, que había obtenido el récord del circuito, picó en punta en la primera serie, seguido de Jorge Soler y de del Campo, pero la rotura de la base del motor lo obligó a abandonar, Soler comenzó a retrasarse, dejando su lugar a del Campo, quien se impuso finalmente seguido de Josefides, Borina, Jorge Soler, D'Arminio, Becerra y Capaccioni. Como las clasificaciones otorgaban 20, 17, 14, 12 y 10 puntos a los cinco primeros, los uruguayos acumularon 43 puntos contra sólo 30 de los argentinos.

En la segunda serie del Campo y Casaroli partieron en punta seguidos de Soler, para imponerse finalmente Casaroli, seguido de del Campo, Soler, Josefides, Luis Soler y D'Arminio. Consecuencia: 37 puntos para los argentinos y 36 para los uruguayos en la segunda serie.

Sumados los puntos de series y clasificaciones, la fiesta organizada por el Veloz Club Uruguayo en las calles del Parque Rodó, culminó con el triunfo de los "botijas" locales y un intercambio de experiencia deportiva que será útil para todos.

CAMPEONATOS ARGENTINOS DE KARTING

Posiciones de los Campeonatos hasta el pasado 11 de setiembre:

FORMULA STOCK (de serie) (nueve fechas disputadas)

1º	Mejías, Jorge	75,8
2º	Damiani, Ricardo	53,1
3º	Sarmiento, Alberto	29,2
4º	Arlandi, Aldo	17,6
5º	Doce, José	12,7
6º	Lopetegui, Aldo	12,7
7º	Mejías, Edmundo	8,8
8º	Galeazzi, Luis	7,6
9º	Arlandi, Alfredo	5,1
10º	Bellato, Víctor	4,8
11º	Valls, Luis	2,4
12º	Byrnes, Ernesto	1,3
12º	"Charger"	1,3
12º	Stimson, Antonio	1,3
12º	Tonolli, Eduardo	1,3

FORMULA B (mecánica nacional libre) (trece fechas disputadas)

1º	Del Campo, Roberto	61,7
2º	Sobral, Oscar	55,6
3º	Lafranconi, Jorge	42,8
4º	Picquart, Alfredo	35,5
5º	Guzmán, Alberto	22,8
6º	Camerieri, Pedro	22,7
7º	Herceg, José Miguel	22,6
8º	Mejías, Jorge	20,2
9º	Arlandi, Aldo	8,9
10º	Lopetegui, Aldo	7,6
11º	Capaccione, Virgilio	6,1
12º	Acosta, Rubén	5,1
12º	Bertolo, Juan	5,1
14º	Bravo, Juan	3,7
15º	Del Campo, Oscar	2,6
16º	Bergamasco, Raúl	2,4
16º	Galeazzi, Luis	2,4
18º	Amerio, José	1,3
18º	Brailard, Carlos	1,3
18º	Nani, Carlos	1,3

FORMULA A (internacional) (dos fechas disputadas)

1º	Mejías, Jorge	17,5
2º	Camerieri, Pedro	10,1
3º	Feijoo, Abel Salmún	7,6
4º	Bertolo, Juan	5,1
4º	Capaccione, Virgilio	5,1
6º	del Campo, Oscar	2,4
6º	Vitiriti, Eduardo	2,4
8º	"Maxi"	1,3
8º	Mazza, Carlos	1,3

OLAVARRIA



BORDEU NO AFLOJA

Una carrera de gran velocidad, con un accidente mortal entre el público por culpa del público mismo. El balcarceño volvió a demostrar que es muy difícil ganarle si no rompe. Pairetti, muy bien. Fachini cada vez mejor

Ruta Nacional Nº 226
Ruta Nacional Nº 76
ESTANCIA LAS CATALINAS
OLAVARRIA
ESCUELA FORTABAT
ALMACEN PIBUEL
ARROYO TAPALQUE

Pavimento	. .	45,4 km
Tierra	. . . . .	34,7 km
Total	. . . . . .	80,1 km

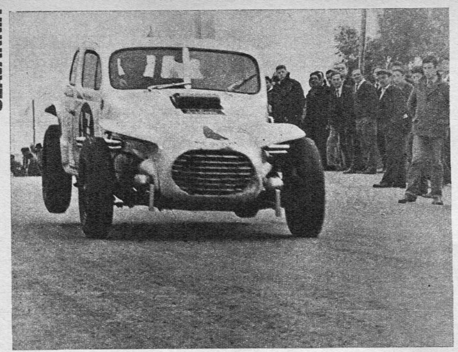
Decir TC en Olavarría implica casi obligadamente referirse a los Emiliozzi, dioses lugareños que en su ciudad natal superan con su popularidad las posibilidades del antiguo antagonismo Ford-Chevrolet.

Esa preferencia lógica que tiene el pueblo olavarriense se veía acentuada en la ocasión por los sucesivos abandonos del Ford número 2 en las últimas carreras y por el comentario general que aseguraba la solución del problema de lubricación. Hasta los chicos de corta edad sabían el sábado si Dante había cambiado algo, si Tito estaba conforme, si el auto andaba bien, etc.

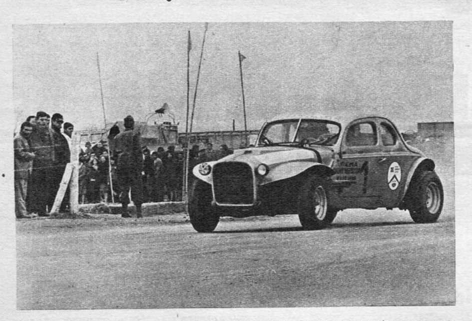
Por tal razón, para la inmensa mayoría de la gente que se volcó a la ruta el domingo, la Vuelta de Olavarría se dividió en dos grandes partes. Una que abarcó desde el momento de la llegada de los coches a la ciudad, el aumento del tránsito y la correspondiente confusión, los altavoces, los ruidos de los motores corsa, el nerviosismo y la esperanza del sábado a la noche y del domingo a la mañana. La otra, totalmente distinta, comenzó con el primer llamado de uno de los aviones informando que Emiliozzi estaba detenido, característica que se prolongó luego hasta el fin de las ocho vueltas, ni bien se supo que nuevamente el interés máximo de la carrera quedaba en la ruta y en el humo de los metales rotos.

AL PRINCIPIO ABANDONOS

Independientemente del favoritismo local, los frecuentes pasos al

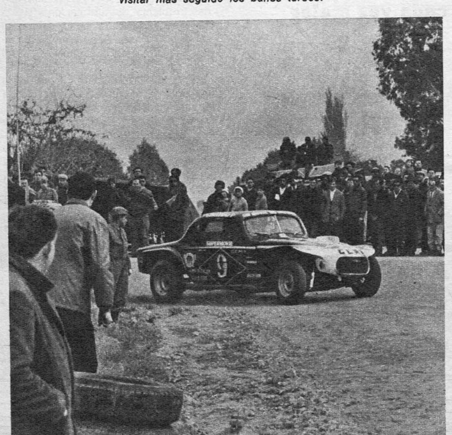


Pablo Fachini se perfila, carrera a carrera, como uno de los mejorcitos del TC. Añade a una máquina muy bien preparada un inteligente empuje que le permite viajar fuerte con la cabeza fresca como para planificar medidamente su acción. El domingo fue el más veloz en la tierra.



Casá, una vez más con su seguridad demoledora. Su cuarto puesto, a escasos segundos de Fachini, tiene mucho valor en una carrera veloz como la de Olavarría.

El matrimonio Malnatti-Tornado comienza a entenderse. Sin necesidad de marchar al límite, es más fácil llegar bien clasificado. El motor(impecable. Ahora habrá que trabajar en el coche: 1800 quilos es demasiada ventaja para los rivales; habrá que visitar más seguido los baños turcos.



control que se producían con las ocho vueltas de los cincuenta y cinco autos que corrían, redundaron en un buen nivel de interés. Además, otra característica singular fue que los abandonos importantes se produjeron en los primeros momentos, conservándose luego en ls puestos de vanguardia los mismos nombres que todas las vueltas restantes.

Así, por ejemplo, los motores Chevrolet preparados por Bellavigna que hace dos semanas triunfaron simultáneamente, dejaron a pie en Olavarría a sus dos pilotos. El Chevy salió matando con elevado promedio, superando a Emiliozzi que a poco se detuvo, pero antes de completar un giro Cupeiro se bajó para no seguir, por culpa de la junta de tapa de cilindros quemada. Tarducci, por su parte, ya había largado con problemas de último momento (exceso de nafta en los carburadores) por cuya causa no partió muy optimista.

Galbato y "Bamse" no aparecieron tampoco ni una vez. "Bamse", que por momentos estuvo tercero al comenzar —aunque salió muy atrás—, se retrasó notablemente. Se le trabó el acelerador, por cuya causa cortó el contacto tratando de arreglar, pero al dar vuelta otra vez la llave de ignición el motor se subió sin límite en el cuentavueltas. Conclusión: rompió una varilla de válvulas y desde allí se vio obligado a circular despacio. Aunque parezca mentira, "Bamse" anduvo despacio.

LOS TRES MOSQUETEROS

En el momento de comparar los cronómetros, los dos nombres más lógicos de esta temporada, Bordeu y Casá, viajaban como es costumbre adelante. Pero entre ellos se ubicaba Pairetti, el diferente Pairetti de este año. Tan dinámico como siempre; llegó el sábado de Europa y se fue para Olavarría. Allí demostró cada vez más, que conduce en TC como si estuviera en una pista sobre un monoposto (dentro del límite que imponen las diferencias). Con impecable posición de manejo realiza en cada curva una prolija labor que repite metódicamente en toda pasada, conservando siempre, por supuesto, su característica vehemente.

Bordeu y Casá, como siempre, con seguridad asombrosa. Ambos demuestran el perfecto entendimiento con sus propios autos que responden como es debido, a los movimientos certeros que les imponen sus pilotos.

Un cuarto corredor se agrega, sin embargo, como cuarto mosquetero a los tres nombrados: es el marplatense Fachini quien desde tiempo atrás viene dando que hablar con una coupé agradable por su prolijidad con un F-100 de los más sólidos en esta temporada de veochos despanzurrados.

Rienzi, Malnatti, Ríos, Chabert, formaban un segundo grupo que andaba bastante cerca entre sí, lo que daba como resultado ciertas cosas espectaculares en las curvas donde llegaban juntos. De ellos cuatro, los que mejor andaban eran Chabert con su auto bastante raro en el aspecto estilístico, Malnatti, el hombre del Tornado, motor que ya lleva cinco carreras sobre sí sin falla alguna. Las halagüeñas posibilidades agradan por cierto a gente de IKA que ahora se hace presente en carreras de TC apoyando a Malnatti y alimentando al periodismo con sabrosos asados.

Mientras tanto Pairetti pasa al frente decididamente en los tiempos, aunque Bordeu mantiene el liderazgo en la ruta. La diferencia a favor del arrecifeño se establece en los alrededores del minuto y medio en forma estable y sin alternativas, tal como proseguían funcionando los respectivos Chevrolet.

Y hablando de Chevrolet, tres autos de la marca que suelen andar bastante bien, paran por diferentes motivos. El ganador de Bahía Blanca, Calamante, se vio postergado por la bomba recuperadora de aceite, mientras el seis de Tempone se quedó sin freno. Figlioli abandonó por rotura de la palanca de cambio. Los dos autos más lindos por su forma, el Falcon de López Oribe y el Valiant de Ricardo De Paoli, no alcanzaban los primeros puestos pero se mantenían en carrera. Sobre el final López Oribe —cuyo auto no tenía esta vez problemas con las relaciones de diferencial y neumáticos— estuvo a punto de abandonar por una falla bastante insólita, que también forma parte del proceso de presentación que llegará de todas maneras a distanciarlos. Hoy, un cortocircuito en el cuentavueltas quemó un platino, por cuya causa pararon a cambiarlo y reanudaron la marcha. Con una vuelta menos, pero llegaron otra vez al parque cerrado.

GRAVE ACCIDENTE

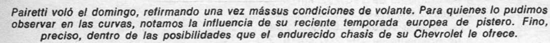
De Paoli, lamentablemente, sufrió las consecuencias de encontrarse con uno de los irresponsables de siempre: se le cruzó en el camino, durante la séptima vuelta, sobre la ruta 226, cuando el Valiant venía a 200 plus. La maniobra para esquivarlo costó al corredor de Villa María tres vuelcos y fue a parar contra un Rastrojero y un grupo de gente que estaba en un lugar teóricamente seguro. Si piloto y acompañante no sufrieron consecuencias, un chico muerto y varios lesionados fueron la triste consecuencia de un imperdonable descuido que puso luto sobre una eficaz organización.

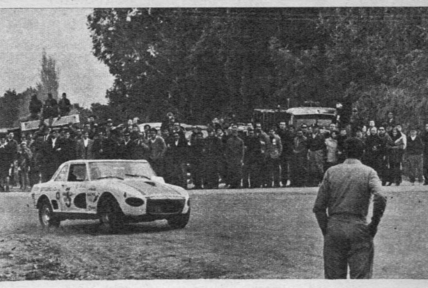
PAIRETTI Y BORDEU, BORDEU-PAIRETTI

Se produce la alternativa que, finalmente, definía los primeros lugares: Pairetti, poco después de dejar la recta de asfalto —el banco de pruebas de los Emiliozzi, la ruta 226— ya sobre la tierra paró para cambiar un condensador. Claro que casi nadie sabe en el momento por qué se detuvo, por lo tanto lo que se supone es que el motor no aguanta toda la carrera, sobre todo cuando instantes más tarde para por segunda vez para cambiar, ahora, una bujía. Con las dos breves detenciones Bordeu pasa a ser primero, pero otra vez el buen andar de Pairetti despeja dudas de si abandonaba o no. Se abre en cambio la incógnita de qué pueblo por medio de su representante, Balcarce o Arrecifes, llevará la corona de laureles en Olavarría.

Mientras se discute, se alterna con la radio para conocer las diferencias en tiempo neto; así, a medida que se devoraban los km finales, acercaban más y más a Bordeu a un nuevo triunfo. En efecto, Pairetti no pudo recuperar los minutos perdidos aun-




Pairetti voló el domingo, refirmando una vez mássus condiciones de volante. Para quienes lo pudimos observar en las curvas, notamos la influencia de su reciente temporada europea de pistero. Fino, preciso, dentro de las posibilidades que el endurecido chasis de su Chevrolet le ofrece.


¡No tenés velocidad, Gorosito! Lástima que te estás poniendo rompedor. 232 km/hora, para el primer tramo, hablan claramente de la impresionante velocidad del Chevy.



El domingo hubo dos carreras, y en las dos se peleó fuerte. La primera, en procura de la punta, la logró Bordeu. La segunda, en un plano apenas más bajo, la protagonizaron Fulco, Ríos, Malnatti, Chabert y Rienzi. Aquí vemos a Chabert en momentos de superar a Rienzi en plena curva y por afuera.

que también Bordeu tuvo algún problemita con la pinchadura de la goma derecha y la rotura de la palanca del paso de nafta que solucionó su acompañante sin necesidad de parar. Al bajarse la bandera a cuadros Bordeu se acreditó nueve puntos más sumando en consecuencia sesenta y tres. Hugo Sánchez, su acompañante, también suma, pero no puntos sino cajas de herramientas Bahco de las que ya lleva ganadas tres de las obsequiada por CORSA este año.

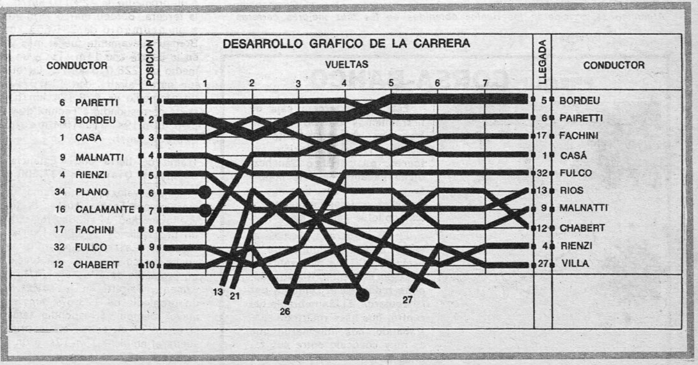
Los nueve puntos de Bordeu son firmes y pesados como zapatos de buzo para el campeonato, sobre todo desde que Casá sólo obtuvo una solitaria unidad por su cuarto puesto, no puntable por el exceso de carreras a computar que lleva el balcarceño fordista.

A propósito, sobre el final Casá se vio relegado a cuarto puesto por Fachini cuyo auto, quizá levemente más veloz que el de Casá, no tuvo problemas, haciendo valer así la pequeña diferencia. El marplatense se olvidó en cambio de colocarse algodones en los oídos y al llegar al parque cerrado una fugaz sordera no alteraba su satisfacción por los resultados que está obteniendo con su Ford.

El binomio Prandi-Fulco se alterna domingo a domingo en la conducción de un TC llamativamente seguro, agregando al inventario de la categoría otro automóvil no muy veloz pero consecuentemente sólido. Elogiable la posición obtenida por Fulco en una carrera que tuvo muchos abandonos.

Ríos sigue en forma un poco intrascendente y Malnatti se tutea con todos los parques cerrados desde que es piloto del Tornado. Un poco de temperatura en el aceite no afectó el rendimiento y el dichoso embrague no molestó en absoluto en esta ocasión. La gente de IKA dice que un mes más y...

Entretanto los Chevrolet volvieron a dominar a los F-100 tras el lapsus de San Nicolás. Será cosa de esperar a Pergamino para ver cómo sigue el pleito. Y a la salida del parque cerrado vimos sobre un camión una pequeña barrita que coreaba a Balcarce frente a los auxilios de Pairetti. En fin, esto es el TC.



XIII VUELTA DE OLAVARRIA

AUTOMOVIL MOTO CLUB DE OLAVARRIA - 18/IX/66 - 640,800 km. - 8 vueltas

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	5	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	3h 20m 05s8
2º	6	Pairetti, Carlos	Chevrolet Super	3h 23m 46s
3º	17	Fachini, Pablo	Ford F-100	3h 25m 08s2
4º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 25m 43s2
5º	32	Fulco, Rubén	Ford F-100	3h 30m 09s8
6º	13	Ríos, Armando José	Chevrolet Super	3h 31m 38s
7º	9	Malnatti, César	Chevrolet-Tornado	3h 31m 43s6
8º	12	Chabert, Raúl	Ford F-100	3h 33m 45s
9º	4	Rienzi, Angel Teodoro	Ford F-100	3h 33m 58s4
10º	27	Villa, Luis J.	Chevrolet Super	3h 35m 23s8
11º	11	Rodríguez, Erverto	Chevrolet Apache	3h 36m 04s4
12º	31	De Paoli, Ricardo	Valian III-Slant Six	7 vueltas
13º	26	López Oribe, Domingo	Ford Falcon F-100	7 vueltas
14º	29	Tortone, Elpidio	Chevrolet Apache	7 vueltas
15º	42	González, Eloy	Chevrolet Apache	7 vueltas
16º	40	Nóvack, Juan	Ford 59 AB	7 vueltas
17º	37	Zaremba, Dionisio	Chevrolet Apache	7 vueltas
18º	43	Pozzueta, Héctor	Chevrolet Apache	7 vueltas
19º	48	"Bamse"	Ford F-100 I	7 vueltas
20º	45	Tosti, Osvaldo	Ford F-100	7 vueltas
21º	60	Eraso, Sergio	Chevrolet Apache	7 vueltas

PROMEDIO DEL GANADOR: 192,147 km/h.

RECORD DE VUELTA: Bordeu, en la cuarta: 24m 14s8 a un promedio de 198,212 km/h.

NO LARGARON: 14, Rubén J. Roux; 28, Nelo Marsilli; 30, Marcial Feijóo; 33, Remo Gamalero; 57, Oscar Vietta.

ABANDONARON: 2, Dante Emiliozzi; 3, Jorge Cupeiro; 7, Oscar Cordonnier; 8, Mario Tarducci; 10, Carmelo Galbato; 15, Raúl Rodríguez; 16, Mariano Calamante; 18, Juan Luluaga; 19, Héctor Figlioli; 20, Antonio Tempone; 21, Vicente Galluzzo; 22, Dionisio Araquistain; 23, Manuel Mantinián; 24, Manuel Vizcay; 25, Juan Carlos Perkins; 34, Héctor Plano; 35, Antonio Zabala Urriza; 36, Eduardo Uzandizaga; 38, Oscar Tomietto; 39, Roque Laborito; 41, Adrián Villegas; 44, Ricardo Domínguez; 46, Felipe D'Alessio; 47, Eduardo Volpicina; 49, Osvaldo Corti; 50, Ernesto Etchevarne; 51, Eduardo Matías; 52, Vicente Spano; 53, Carlos Auzmendi; 54, Roberto Resnicoff; 55, Carlos Castagnola; 56, Roque Modarelli; 58, Juan Carlos Longo; 59, Octavio Suárez.

El planillaje de esta prueba se realizó con la colaboración del equipo de "Emoción en las Rutas" de Radio Libertad, especialmente con Luis García del Soto, Darío Rinaldi, Armando Bó y Carlos Alfonzo.

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

1º	Casá, Eduardo	69	17º	Rodríguez, Raúl O.	6
2º	Bordeu, Juan Manuel	63	22º	Gimeno, Hugo A.	4,5
3º	Emiliozzi, Dante	30	23º	Dana, Humberto	4
4º	Malnatti, César	27	23º	Estéfano, Nasif	4
5º	Galbato, Carmelo	21	23º	Galluzzo, Vicente	4
5º	Pairetti, Carlos	21	23º	Loeffel, Carlos	4
5º	Tarducci, Mario	21	27º	Baldrés, Rafael	3
8º	Menditeguy, Carlos	17	27º	de la Torre, Matías	3
9º	Di Palma, Luis Rubén	12,5	27º	López Oribe, Domingo	3
10º	de Alzaga, Rodolfo	12	27º	Prandi, Nelson	3
10º	Fachini, Pablo	12	27º	Rodríguez, Erverto	3
12º	Polinori, Norberto	11	32º	Ciani, Marcos	1
13º	Viale del Carril, Atilio	9,5	32º	Cordonnier, Oscar	1
14º	Calamante, Mariano	9	32º	Fulco, Rubén	1
14º	Cupeiro, Jorge	9	32º	Mantinián, Manuel	1
16º	Rienzi, Angel T.	7	32º	Salto, Carlos L.	1
17º	Figlioli, Héctor	6	32º	Sanmartino, H.	1
17º	Luluaga, Juan F.	6	32º	Urruti, Federico	1
17º	Marincovich, Carlos	6	39º	Gulle, Pablo	0,5
17º	Peduzzi, Ricardo	6			

NOTA: Eduardo Casá sumó 75 puntos en 14 carreras; para el Campeonato Argentino se consideran los puntos obtenidos en las diez mejores carreras.

PREMIO CORSA-BAHCO



Esta es la tercera caja de herramientas BAHCO que entregamos al acompañante de Bordeu. Triple felicitación, entonces, para Hugo Sánchez, digno ganador de este importante premio que domingo a domingo venimos entregando a los copilotos ganadores.

En la fotografía, vemos al señor Salvador Cimino, de la firma BAHCO, en momentos de entregar el premio. Nuestro Sopeña redondea el conjunto por la izquierda. El innombrable del centro, que hace rostro de contrabando, nos informaron que es muy conocido entre sus familiares

¿QUE PASA CON EMILIOZZI?

Lo que desde los aviones se viera como un incendio al romperse el motor de los Emiliozzi, fue sólo la humareda del aceite derramado de pronto sobre los escapes. Así nos aclaró el domingo por la noche Torcuato Emiliozzi en su taller de Olavarría. Según sus declaraciones, la rotura se habría producido a la altura de los engranajes de distribución, aunque podría tratarse del árbol de levas.

CORSA, atenta al interés creciente por la serie de fracasos de los Emiliozzi, realizó una minuciosa investigación sobre los problemas técnicos que afectan de continuo a su nueva máquina, que aparecerá publicada en la edición del martes próximo.

LAS MEJORES VUELTAS Y TRAMOS

Primera vuelta: 1º Pairetti, 25m 23s 2 a un promedio de 189,311 km/h; 2º Bordeu, 25m 27s 6; 3º Casá, 25m 53s 8. **Segunda vuelta:** 1º Pairetti, 24m 35s 2, a un promedio de 195,471 km/h; 2º Fachini, 25m 25s 4; 3º Casá, 25m 52s 8. **Tercera vuelta:** 1º Bordeu, 24m 33s 6, a un promedio de 195,683 km/h.; 2º Pairetti, 24m 52s 2; 3º Fachini, 25m 32 s. **Cuarta vuelta:** 1º Bordeu, 24m 14s 8, a un promedio de 198,212 km/h, récord absoluto para el circuito; 2º Pairetti, 24m 17s 8; 3º Fachini, 25m 14s. **Quinta vuelta:** 1º Bordeu, 24m 29s 2, a un promedio de 196,270 km/h; 2º Casá, 25m 38s 4; 3º Fachini, 25m 55s 2. **Sexta vuelta:** 1º Bordeu, 25m 01s 2, a un promedio de 192,086 km/h; 2º Fachini, 25m 23s 2; 3º Casá, 25m 40s 2. **Séptima vuelta:** 1º Pairetti, 24m 25s 6, a un promedio de 196,752 km/h; 2º Bordeu, 24m 54s 6; 3º Fachini, 25m 17s. **Octava vuelta:** 1º Bordeu, 25m, a un promedio de 192,200 km/h; 2º Pairetti, 25m 00s 4; 3º Fachini, 25m 08 segundo.

Tramo pavimentado entre Olavarría y Estancia La Catalina (42,500 km)

En este tramo se logró el mayor promedio parcial de la carrera. Jorge Cupeiro que empleó para recorrerlo 10m 57s alcanzó un promedio de 232,876 km/h en la primera vuelta. En la segunda, el más veloz fue Calamante que lo cubrió en 11m 07s, a un promedio de 229,110 km/h. En la tercera, Bordeu marcó 11m 00s 6, a un promedio de 231,653 km/h. Bordeu nuevamente fue el más veloz en la cuarta con 11m 11s, a un promedio de 228,018 km/h. La quinta fue para Pairetti, con 11m 07s 6, a un promedio de 229,124 km/h. La sexta correspondió a Fachini que empleó 11m 19s, a un promedio de 225,330 km/h.

Tramo de tierra entre Estancia La Catalina y Olavarría (37,600 km)

El más veloz en este tramo fue el marplatense Fachini que en la quinta vuelta empleó 12m 28s, registrando un promedio de 180,888 km/h. Le siguieron Pairetti que en la sexta vuelta marcó 12m 48s, estableciendo un promedio de 176,250 km/h; nuevamente Pairetti en la cuarta, con un promedio de 173,672 km/h. El mayor tiempo correspondió también al piloto de Arrecifes en la primera vuelta al emplear 13m 12s, a un promedio de 162,641 km/h.

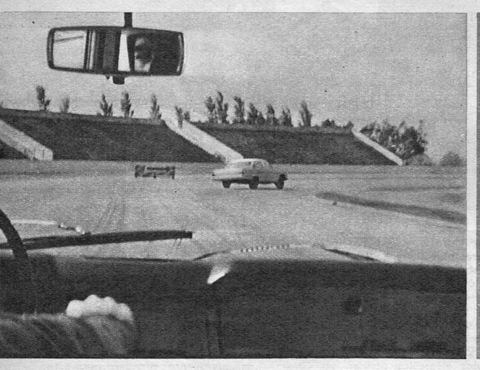
ESTUDIE Y NO SE COPIE, AMIGO



Alberto Asad y Roberto Ghirimoldi (derecha) tildando los sucesivos "items" del chequeo técnico sobre el baúl de un TC listo para ser examinado. Sí, aunque tenga perforaciones de ventilación, es el baúl y no el capot.







Una largada del examen de autos de Turismo, que se realiza generalmente con más de un auto a la vez. Aunque el Rambler llegó primero a la curva precurvón, el Isard hizo buen papel en el trabado circuito cinco. Ambos aprobaron también.

Un aspirante a debutar en Turismo rinde su examen con un Fiat 1500 con el cual se apresta a encarar la curva de entrada al circuito 5. Con la mano en la palanca de cambios, ya está rebajando ante el temor de nuestro fotógrafo, quien ve venirse las tribunas encima con gran celeridad. Tranquilidad, el muchacho de la foto aprobó con suficiencia y ya tiene la esperada licencia.

Conformando una paradoja bastante notable la prueba automovilística de más envergadura del año, el Gran Premio de Turismo, es la que al mismo tiempo registra el mayor número de debutantes, los que en gran parte de los casos sólo pintarrajean sus autos por esa única vez en el año. Y como todo debutante, cada uno de ellos debe cumplir antes que nada un requisito no muy conocido: el examen para obtener la licencia de corredor.

Decimos, sí, que no es un trámite del cual se hable mucho, aunque es indispensable, como que todos los miércoles del año al mediodía los miembros de la CDA, con su oficial deportivo al comando de los cronómetros, se encargan de dar en el Autódromo Municipal el visto bueno o no tan bueno a los esperanzados y nerviosos aspirantes. Uno de éstos comentaba hace poco que: "el examen es comparable al que se exige para el registro común y que se rinde ni bien se cumplen los anhelados 18".

En rigor no es siempre en el Autódromo donde se toma el referido examen. Es obligatorio llegarse hasta el Autódromo Municipal en los casos de autos de la categoría TC únicamente y como caso particular para quienes quieren debutar en el Gran Premio de Turismo. En cambio los aspirantes a debutar en otras categorías (Turismo exceptuando el GP, Midget, MN) pueden rendir en el lugar adecuado más cercano a su domicilio habitual. Claro que la mayor cantidad de gente de Buenos Aires y alrededores y la actual proximidad del GP reúnen a más debutantes, como es lógico, en el circuito del parque A. Brown.

¿Qué se necesita para conseguir la licencia de corredor? Veamos. Como primera medida la entrega de una solicitud (acompañada de $ 1.000) en la oficina de la CDA —séptimo piso del ACA— donde se detallan datos personales, carrera donde piensa debutar, etc. Quien la entrega recibe una denominada "licencia provisoria" en trámite que de ninguna manera habilita para competir. Previo al examen debe efectuarse la revisación médica con cuya aprobación es necesario contar para rendirlo. Quinientos pesos constituyen el derecho de examen a los que deben sumarse mil pesos más si el auto con el que se dará la prueba nunca ha corrido (licencia de concurrente).

Ya en el día y lugar del examen, se realiza primeramente un test oral con preguntas sobre el reglamento, uso de banderas, etc. Si se aprueba éste (cosa que a veces no sucede, aunque parezca increíble) se observa el auto a utilizarse y sus elementos de seguridad obligatorios, o sea casco y cinturones además de jaula interior si es un TC. Precisamente como en los autos de esta categoría son tantas las modificaciones posibles se realiza un chequeo técnico del coche sobre ubicación de los mecanismos, seguridad interior, suspensión, barra estabilizadora, etc. Además en los TC el examinador da una vuelta al circuito que se utiliza —el Nº 1— para localizar cualquier defecto "sobre la marcha", antes que el debutante vaya "a los hechos". Con todos estos datos se fija un tiempo tope aproximado que oscila alrededor de 1 min. 40 seg. y el piloto puede dar un máximo de diez vueltas, cinco para asegurarse y cinco para marcar tiempo debiendo hacerlo por debajo de ese tope. Observadores en las curvas también dan su veredicto y en base a ello y a los tiempos logrados se ve fácilmente "quién anda y quién no anda".

Para los coches de Turismo, en cambio, se usa el circuito cinco pero el examinador no da una vuelta previa manejando él sino acompañando a quien rinde la prueba. Luego, idéntico proceso se sigue para saber si el papel llevará el sello de "aprobado" o "reprobado".

Con respecto al acompañante, aprobando el examen teórico sólo obtiene la licencia de acompañante pero que no lo habilita para conducir en carrera, o sea, no le permite oficiar de copiloto, que no es lo mismo que acompañante.

Sólo nos resta decirle entonces que si usted gusta manejar en forma corsa, se aprendió el reglamento y está decidido a correr, no espere más. Y si su meta es debutar en el GP de Turismo recuerde que la fecha de cierre para examinar a los debutantes en esta carrera es el 13 de octubre con que: apúrese, estudie y ¡Buena suerte!

COMO PREPARAR UN FALCON



En oportunidad de una de las visitas que realizó Henry Ford II a nuestro país, Oscar Gálvez le definió muy gráficamente al industrial norteamericano su opinión sobre el Falcon: "Ud. se pasó al hacer este autito..."

Ese entusiasmo tan usual en el Aguilucho y su extraordinaria experiencia deportiva con coches de la marca, lo llevaron a unirse a la fábrica Ford de Gral. Pacheco en la campaña oficial que con los Falcon de Turismo de Carretera iniciaron a principios de 1965.

Gálvez aportó a esa campaña el notable conocimiento técnico de alguien muy vinculado a él, llevándolo a colaborar también en la preparación de los Falcon TC: Eduardo Martins. A la muchachada de la nueva ola fierrera, posiblemente habrá que aclararle que este Martins no es otro que el recordado "Marconi", su acompañante en las carreras entre los años 1951 y 1958.

Volviendo al tema que, aunque parezca mentira nos ocupa —el de la preparación del Falcon—, digamos que Martins y su hijo Pocho se dedicaron a la preparación intensiva y exclusiva de los Falcon del equipo oficial cuya campaña fue coronada con el triunfo de Rodolfo de Alzaga en la carrera de Villa Carlos Paz de abril de este año, luego de haber tenido una destacadísima actuación en la carrera de los Dos Océanos.

CORSA, fue al taller de los Martins y obtuvo para sus lectores el inapreciable asesoramiento que puede resultarles útil para sacarle unos HP y unos Km/h extra a sus Falcon. La nota hablará de una preparación liviana —como es usual en esta serie—, es decir, de una preparación con salsa Anexo "J" vuelta y vuelta a la plancha, para no indigestar.

EL MOTOR

Para no variar, comenzaremos diciendo que lo primero que hay que hacer es desarmarlo completamente. En principio, si el motor del Falcon es 0 km. no hará falta hacer examinar las piezas móviles con Magnaflux, porque la fábrica jura y perjura que esta inspección ya sale hecha de casa, pero . . . a seguro se lo llevaron preso. Lo más conveniente para seguridad 100 %, es mandarlo a alguna casa que posea el mentado Magnaflux para detectar posibles fisuras superficiales, sobre todo en cigüeñal y bielas. Si el motor tiene entre 8 y 10.000 km, está en estado muy favorable para darle la tocadita.

CIGUEÑAL

Con el kilometraje antedicho o lógicamente nuevo, al cigüeñal no hace falta tocarlo en absoluto, ni quitar asperezas ni pulirlo, va de fábrica. No es necesario tampoco, al instalar el cigüeñal, cambiar los cojinetes de bancada. Pueden colocarse nuevos los que vienen de fábrica (Indeco). Claro está que quien quiera colocarle cojinetes Vandervell se cubrirá de eventuales.

El cigüeñal se debe armar en sus bancadas con una tolerancia entre 0,0015" y 0,0020", recordando que los cojinetes deben ser colocados sin tocarlos, es decir, sin rasquetearlos. Cualquier problema se debe atacar desde el cigüeñal, nunca desde los cojinetes.

En caso de que este problema apareciera, se podrá pasar el cigüeñal al rectificador, donde el trabajado máximo admisible será de 0,030". El juego axil de las bancadas será de 0,004" a 0,008" como máximo. La torsión de apriete de los bulones de bancada debe oscilar entre 60 y 70 libras/pie, lógicamente registrada con una buena llave con indicador de torsión.

BIELAS

El trabajo en las bielas es muy sencillo, aquí no hay que alivianarlas porque sus dimensiones y pesos son bastante reducidos, lo único que queda por hacer es el clásico balanceo entre las seis bielas, para equiparar perefctamente sus pesos. Esta elaboración debe efectuarse sobre el tetón de balanceo que cada biela tiene en su cabeza, y en un promontorio que sobresale en la tapa del pie, es decir, el peso sobrante de las bielas se quita mediante limado.

En lo referente a pernos, si bien estos elementos podrían ser considerados más como pertenecientes al apartado "pistones", debemos decir que en la preparación deportiva del Falcon, el sistema de perno que viene de fábrica (perno clavado en caliente en la biela) se modifica por el de perno flotante. Esta modificación se hace entonces sobre la cabeza u ojo de la biela, la cual se rectifica interiormente en una medida de 1 milímetro (radial, vale decir, por lado) para dar cabida a un embujado con un buje (la redundancia se veía venir de lejos, pero . . .) de bronce antifricción. Al mismo tiempo la cabeza de la biela se agujerea en dos partes, para permitir el pase de lubricante a través del perno flotante.

Ya que hablamos de pernos, debemos acotar que los Falcon vitaminizados utilizan pernos especiales KIM de dimensiones idénticas, pero alivianados respecto de los originales en 20 gr. por perno. Este alivianado viene hecho mediante el torneado o rectificado cónico del interior (en las dos puntas) hasta una distancia desde esas puntas, de más o menos 1/4 de su largo. En consecuencia los pernos quedan alivianados a 150 gr. contra los 170 gr. de los originales. Las bielas se deben armar con cojinetes Vandervell, dejando una tolerancia de 0,0015" a 0,0020", y la torsión a aplicar a sus bulones será de 25/28 libras/pie.

PISTONES

Ya sea el motor Falcon a secas o Futura, no conviene aumentar la cilindrada, en consecuencia los pistones tienen el mismo diámetro que el standard, pero (caso Futura) para aumentar la compresión mediante pistones se utilizan especiales de cabeza plana marca Alyum. Estos pistones tienen además cuatro aros — dos de presión, uno ventilado y un rasca-aceite— y lógicamente son más livianos que los standard, 440 gr. cada uno, contra 500 gr. que pesan los pistones standard pese a tener la cabeza hueca (no llena de locas ilusiones) o, mejor dicho, con una depresión en forma de olla.

Mediante el simple hecho de colocar estos pistones la relación de compresión sube a 8,5:1.

El elíptico o diferencia diametral que deben llevar los pistones, es de 0,0016" y se debe armarlos con una luz (entre pistón y cilindros) de 0,004" pareja todo a lo largo de la pollera.

DISTRIBUCION

Los engranajes de distribución pueden colocarse tal cual como vienen de fábrica (industria nacional), pero la cadena es muy importante que sea la legítima importada F-Mo-Co, para evitar problemas de estiramientos.

Los botadores y las varillas levantaválvulas se dejarán absolutamente standard, lo mismo que los balancines que no requieren ningún trabajo de alivianamiento.

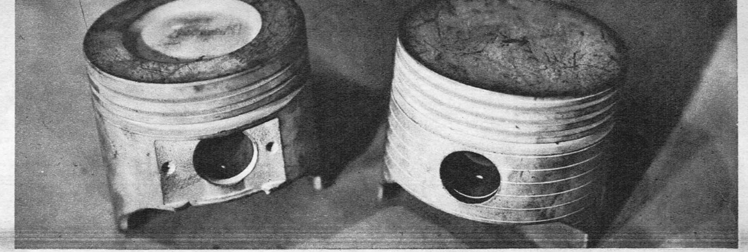
VALVULAS Y RESORTES

Si se parte de un motor Falcon standard, las válvulas deben ser llevadas a las dimensiones de las del Futura, es decir, las válvulas de admisión irán de 38,8 mm a 42 mm, y las correspondientes de escape pasarán de su medida standard de 32,4 mm a 35,3 mm; una marca utilizada en el taller Martins es la Super Freccia.

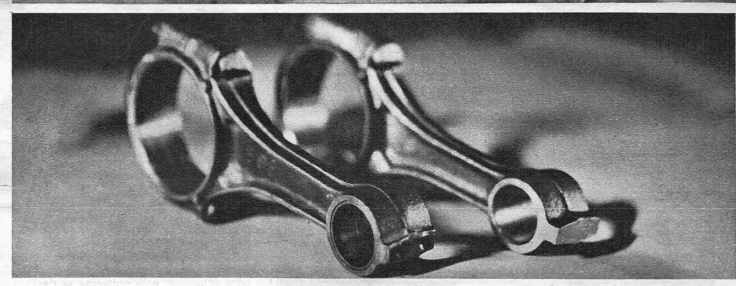
Los ángulos de los asientos deben permanecer en 45°.

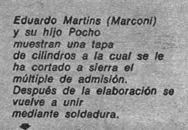
Los resortes deben ser reemplazados por similares pero de proceden-

A la izquierda un pistón standard, y a la derecha uno especial con cabeza plana y cuatro aros.



La biela de la izquierda ha sido embujada y fue agujereada en el tetón de balanceo superior para permitir la lubricación del perno flotante.





Eduardo Martins (Marconi) y su hijo Pocho muestran una tapa de cilindros a la cual se le ha cortado a sierra el múltiple de admisión. Después de la elaboración se vuelve a unir mediante soldadura.



cia importada, que por llevar la tensión standard también (como los nacionales) deben ser suplementados con arandelas de 1,5 mm de espesor. Las arandelas en cuestión, van directamente apoyadas sobre la tapa. Los platillos de válvula se dejan standard sin alivianar.

TAPA DE CILINDROS

La tapa del Falcon es de fundición e incorpora en su estructura, al múltiple de admisión; como éste ha sido fundido mediante el sistema de noyo perdido, su interior queda con una superficie sumamente rugosa.

La única solución es cortar ese múltiple en sentido longitudinal, con una sierra de acero rápido, para poder acceder a su interior para su posterior elaboración.

El corte se hace por el medio, con mucho cuidado tratando de que sea lo más regular posible. Una vez abierto el múltiple se pulen todos los conductos con una piedra rotativa hasta dejarles una superficie pareja, desbastando todos sus bordes y asperezas, no es necesario dejar una terminación especular sino pareja simplemente. Después las dos partes se sueldan.

En los conductos de admisión se cortan las guías de sus válvulas correspondientes y se trabajan a piedra hasta dejarlas completamente enrasadas con las superficies de los conductos.

Los diámetros efectivos de los conductos de admisión y escape, pueden ser aumentados algo, trabajando sobre sus superficies con la piedra.

Otro trabajo que debe realizarse sobre la tapa, es el de hacer coincidir las formas de las lumbreras de escape con las correspondientes al múltiple a utilizar (redondo si es de seis bocas) tratando siempre de evitar posibles choques de los gases que salen.

La tapa de cilindro se debe rebajar 1 mm para aumentar la compresión; juntamente con la adopción de los pistones especiales, el índice correspondiente se elevará de 9,5 a 1.

ARBOL DE LEVAS

Un árbol de levas para una marcha versátil, es decir, suave abajo pero veloz arriba (los corsas seguramente nos entenderán la frasecita) tiene el siguiente reglaje de distribución:

AAA — 36°
RCA — 76°
AAE — 76°
RCE — 35°

A este árbol —que dicho sea de paso conviene hacer nitrurar— le corresponden los siguientes valores de luz de válvulas (en caliente): Admisión · 0,016" y Escape · 0,018". La alzada, medida en la leva, —no en la válvula— es de 9,2 mm.

Montal SRL. tiene otro árbol más picante, cuyo diagrama es:

AAA — 38°
RCA — 78°
AAE — 78°
RCE — 38°

A este árbol le corresponden luces de válvula similares al anterior, pero la alzada —siempre referida en la leva— esta vez es un poco mayor: 9,8 mm.

CARBURACION

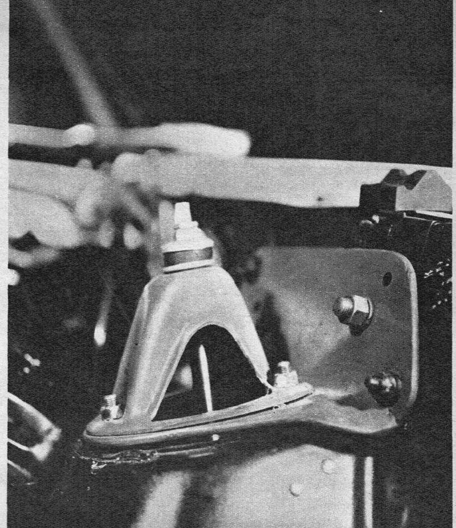
Una reglamentación como la impuesta por el anexo "J", poco permite hacer en este sentido. Se deja el carburador original Holley (o se puede usar el de Valiant) cambiando el valor de su gicleur de alta. En el caso del Falcon standard, se reemplaza el 59 por uno 61 (notación americana), y en el caso del Futura el cambio va de 61 por el 63.

Una particularidad que tiene este carburador, es la de que cuando el coche vira fuerte, suele acontecer una "ahogada" en la carburación, debido a la expulsión fuera del carburador de la nafta de la cuba, a través de la abertura que proporciona el tubo de respiración de la misma;



A la izquierda una bomba de agua, standard, a la derecha y atrás una bomba especial con el dispositivo de ventilador desacoplable electromagnéticamente que utiliza el Peugeot 404.

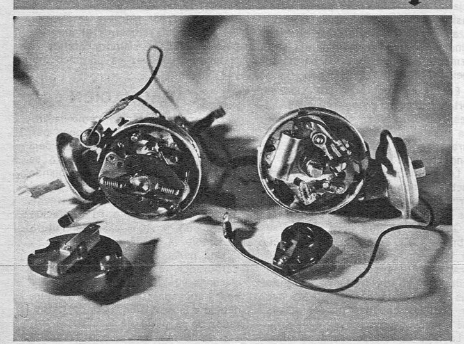
El soporte del amortiguador delantero lleva un refuerzo hecho de planchuela de 5 mm que se abulona también al costado de la caja autoportante.





El adaptador para acoplar un radiador de aceite al sistema de lubricación. En el centro un filtro original, y a la izquierda el que debe llevar para compensar la falta de espacio que se crea al colocar este adaptador.

A la izquierda, sin el aro adaptador ni la calota, se ve un distribuidor de Falcon adaptado por Dulbecco, se nota claramente el sistema de contrapesos centrífugos agregado. A la derecha el distribuidor standard. Nótese la diferencia de tamaño de los rotores.



para solucionar este problema se debe alargar este tubo hacia arriba unos 15 mm.

En lo referente a la bomba de nafta, ésta debe suministrar como mínimo una presión de 5 a 6 libras/pulg.². Para ello se debe reemplazar el resorte que va adosado al diafragma por otro más duro. Es muy conveniente colocar como adicional, otro filtro de nafta, de papel micrónico, a la entrada de la bomba (entre tanque y bomba), además del que ya trae de fábrica.

LUBRICACION

Se puede colocar un radiador de aceite (que irá ubicado dentro del compartimento del motor, atrás de la parrilla, mediante un sencillo adaptador que se construirá de aluminio torneado (ver foto), con un bulón hueco de fijación. Este adaptador se coloca en el alojamiento de la unidad filtrante de aceite (que ahora se debe reemplazar por otra de Ford Taunus, que es más corta, justamente para poder ubicar todo el conjunto sin que choque contra la estructura portante de la carrocería) y lleva dos niples de unión que permiten derivar el aceite hacia el radiador y permitir su retorno. Un problema importante es poder disponer de un radiador lo suficientemente robusto como para que aguante, con posibilidades de sobrevivir, la presión del aceite. (Los Ford Falcon del equipo oficial utilizan radiadores de avión Cessna.) El lubricante recomendado es el Taloma Shell SAE 30.

SISTEMA DE ENCENDIDO

El distribuidor del Falcon no tiene, de origen, avance centrífugo, sino solamente avance por vacío, con una válvula reguladora en el carburador, que controla su funcionamiento. Este avance comienza a actuar a las 1200 rpm; dando una curva de avance que sigue una ley parabólica, con un máximo de 16° a 4000 rpm.

Como esta depresión (vacío) puede variar por diversos factores (atmosféricos, estado de conservación del motor, etc.), es conveniente que el avance se establezca por un factor independiente, como es el centrífugo. Cuando el motor ha sido preparado para brindar una mejor aceleración y velocidad, conviene colocar un distribuidor que haga posible ese funcionamiento mediante una apropiada curva de avance que proporcione 26° de avance máximo a 5000 rpm (siguiendo su ley parabólica).

Esta adaptación se puede hacer colocando una unidad centrífuga Dulbecco (industria nacional), que consiste en un dispositivo compuesto por un eje de mando (al que se la puede colocar el engranaje de toma original), una leva generosamente dimensionada —más grande que la original—, un sistema de contrapesos centrífugos controlados por resortes adaptados a la nueva curva de avance, un rotor de Fiat 1500 y un adaptador, para que toda la unidad pueda acoplarse a la carcaza y calota originales. Al utilizar este sistema, se deben regular los pernos excéntricos que controlan el desplazamiento del avance de vacío original para evitar que en una brusca aceleración pueda ocurrir pistoneo.

Las bujías recomendadas para el Falcon modificado, son las Champion BTF-1 o las F-83. Y se debe utilizar también la bobina legítima FoMoCo con resistor.

SISTEMA DE SUSPENSION

Es muy conveniente colocar a los elásticos traseros una hoja sobremaestra para aumentar la dureza del conjunto, del mismo modo los amortiguadores deben ser reemplazados por los Fric-Rot de competición, tanto adelante como atrás, siendo conveniente reforzar el anclaje de éstos en la estructura portante. El anexo "J" no permite más lujos para la suspensión

EUROPA

LE MANS: HULME SOBRE LA HORA



Probablemente todos los habitantes de La Sarthe, ciudad donde se encuentra Le Mans, ya saben ubicar a Nueva Zelandia en el mapa y la recuerdan como el país de origen de donde salen los triunfadores de Le Mans en 1966. En efecto, en las Veinticuatro Horas el triunfo correspondió a los neocelandeces Bruce McLaren y Chris Amon y en el Grand Prix de Le Mans para Fórmula Dos disputado anteayer ganó el segundo de aquella competencia, Denis Hulme, también neocelandés. Hulme llevó su Brabham-Honda del equipo oficial al segundo lugar luego del abandono de su compañero de equipo Jack Brabham. Jean Pierre Beltoise se mantuvo en la delantera hasta dos vueltas antes de finalizar pero su Matra debió dar paso a la mayor potencia del motor Honda sobre el Cosworth que impulsa al diminuto auto francés. De esa manera Hulme enhebró el decimoprimer triunfo consecutivo de los Brabham-Honda, una serie impresionante que no da señales de fin.

Antes de largarse la competencia hubo algunas modificaciones de pilotos y máquinas participantes. Eric Offenstadt, a la postre tercero, no estaba seguro de pilotear un Lotus-Cosworth, un Lola-BRM o ver la carrera de espectador: todo dependía de la participación de Trevor Blockdyk y el debut de Frank Ruata, respectivamente. Al final no participó ninguno de los dos. David Hobbs suplantó al australiano Frank Gardner en un Lola-BRM y Jean Guichet se subió al Lola-BRM de Offenstadt.

Poco después del mediodía el francés Pierre Beltoise decidió, a sugerencia del director del equipo Matra, no tomar parte en la competencia de Fórmula Dos para poder cubrir con mayores posibilidades la carrera de Fórmula Tres donde tendría un difícil compromiso con los Lotus de Pike, Cardwell, Courage y Hart, los Alpine de Mauro Bianchi, Weber y Grandsire y los Matra de Servoz-Gavin y Pescarolo, es decir, los mejores automóviles del momento en Fórmula Tres.

Los dieciocho pilotos que tomaron parte en la competencia ya habían estudiado el Circuito Bugatti de 4,422 km que se estrenaba para una competencia internacional. Al comenzar la carrera Brabham tomó la delantera pero a la sexta vuelta debió abandonar al rompérsele la caja de velocidades. Los trece corredores que aún continuaban en carrera —el alemán Ahrens se quedó en la largada y ya habían abandonado Taylor, Anderson y Hobbs— iniciaron un espectacular esfuerzo por conseguir la delantera y fue Jim Clark quien se puso en la cabeza aunque muy pronto fue relevado por Hulme y Beltoise, entre los cuales ya se vislumbraba al ganador de la quinta competencia puntable para el Grand Prix de Francia. En la quincuagésima Vuelta Clark se detuvo en los boxes por problemas mecánicos. Luego volvería a la competencia pero Beltoise y Hulme ya estaban en las últimas vueltas. Dos vueltas antes de finalizar Hulme, más baqueteado en las lides internacionales, se adueñó de la punta. De allí en más el francés redujo la dosis del acelerador explicándose de esta manera los cincuenta segundos de diferencia al arribar.

Hulme pasó a encabezar las posiciones del Grand Prix de Francia que finalizará el próximo domingo con el Grand Prix de Albi. Al neocelandés sólo le bastará clasificarse mejor que Jack Brabham, el único que puede arrebatarle el título.

El mundo automovilístico ya sabe dónde está Oceanía en el mapa. En automovilismo está en lo más alto.

GRAND PRIX DE FRANCIA FORMULA DOS - LE MANS
Automobile Club de l'Ouest - 265,047 km - 18/IX/66

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Nación	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	Hulme, Denis ..	N. Zelandia	Brabham-Honda	1h 47m 27s8	60
2º	Beltoise, Jean P.	Francia	Matra-Cosworth	1h 48m 19s8	60
3º	Offenstadt, Eric .	Francia	Lotus-Cosworth	....	59
4º	Stewart, Jackie .	G. Bretaña	Matra-Cosworth	....	59

PROMEDIO DEL GANADOR: 148,219 km/h.
RECORD DE VUELTA: Denis Hulme al emplear 1m 45s a un promedio de 151,6 km/h.

POSICIONES DEL GRAND PRIX DE FRANCIA FORMULA DOS

Pos.	Conductor	Nación	Marca	Puntos
1º	Hulme, Denis	N. Zelandia	Brabham-Honda ...	28
2º	Brabham, Jack	Australia	Brabham-Honda ...	27
3º	Rees, Alan	G. Bretaña	Brabham-Cosworth .	14
4º	Beltoise,Jean Pierre ..	Francia	Matra-Cosworth ...	11
5º	Stewart, Jackie	G. Bretaña	Matra-Cosworth ...	9
6º	Clark, Jim	G. Bretaña	Lotus-Cosworth ...	6
6º	Hill, Graham	G. Bretaña	Matra-BRM	6
6º	Offensdtadt, Eric	Francia	Lotus-Cosworth ...	6
9º	Rodríguez, Ricardo ...	México	Lotus-Cosworth ...	4
10º	Ahrens, Kurt	Alemania	Brabham-Cosworth .	3
10º	Spence, Mike	G. Bretaña	Lotus-Cosworth ...	3
12º	Attwood, Richard	G. Bretaña	Lola-Cosworth ...	2
13º	Arundell, Peter	G. Bretaña	Lotus-Cosworth ...	1
13º	Blockdyk, Trevor	Sudáfrica	Brabham-Cosworth .	1
13º	Schlesser, Jo	Francia	Matra-Cosworth ...	1

MONZA F 3: BRAMBILLA CAMPEON

La XV Copa Monza disputada anteayer le otorgó el título de campeón italiano de Fórmula Tres a Ernesto Brambilla, cuando aún faltan disputar las competencias de la Copa Imola, el GP Vetturette y el Trofeo Musso. Brambilla sólo necesitaba que Facetti no ganara y evidentemente lo consiguió, ya que se clasificó segundo entre los italianos y tercero en la general. Segundo en la competencia fue Charles Crichton Stuart, el ganador de la Temporada Internacional Argentina. De Sanctis se aseguró la Copa de Marcas.

Cuarenta y dos pilotos se inscribieron, de los cuales solamente catorce eran extranjeros (todos ellos sin figurar entre los de primera línea que participaron en su totalidad en Le Mans). Jonnathan Williams (que era el único que podría desmentirlo) se accidentó faltando siete vueltas al chocar con el Lola de Giorgio Pianta. Los vehículos resultaron totalmente destruidos, pero los pilotos escaparon milagrosamente ilesos.

XV COPA MONZA DE FORMULA TRES
Automóvil Club de Milán - 172,5 km 18/IX/66

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Nación	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	Brambilla, Ernesto .	Italia	Brabham-Cosworth .	55m 49s2	30
2º	Stuart, Charles C. .	G. Bretaña	Brabham-Cosworth .	55m 49s5	30
3º	Facetti, Carlos	Italia	Tecnocar-Cosworth .	55m 49s5	30
4º	Ghezzi, Francesco .	Italia	Brabham-Cosworth .	56m 35s7	30
5º	Williams, Christopher	G. Bretaña	Brabham-Cosworth .	56m 35s8	30
6º	Manfredini, Corrado	Italia	Brabham-Cosworth .	57m 19s8	30

Promedio del Ganador: 185,417 km/h.

GURNEY EN BRIDGEHAMPTON

El Sport Car Club of America hizo disputar el pasado domingo una nueva versión del Gran Premio de Bridgehampton, cerca de Nueva York.

La competencia otorgaba puntos para el Campeonato Internacional de Automóviles Sport, siendo ésta la última competencia con puntaje del calendario de 1966.

Luego de intensa lucha se adjudicó la competencia el norteamericano Dan Gurney, quien al comando de su Lola-Ford cubrió la prueba en 1h 53m 48s5, a un promedio de 169,091 km/h. Gurney se adjudicó 8.000 dólares, que era el premio fijado para el vencedor de la carrera.

PERU

LAS SEIS HORAS

En el circuito limeño de Campo de Marte se disputó el pasado domingo 18, la tercera edición de las Seis Horas Peruanas, con la participación de corredores locales, argentinos, chilenos, ecuatorianos y venezolanos.

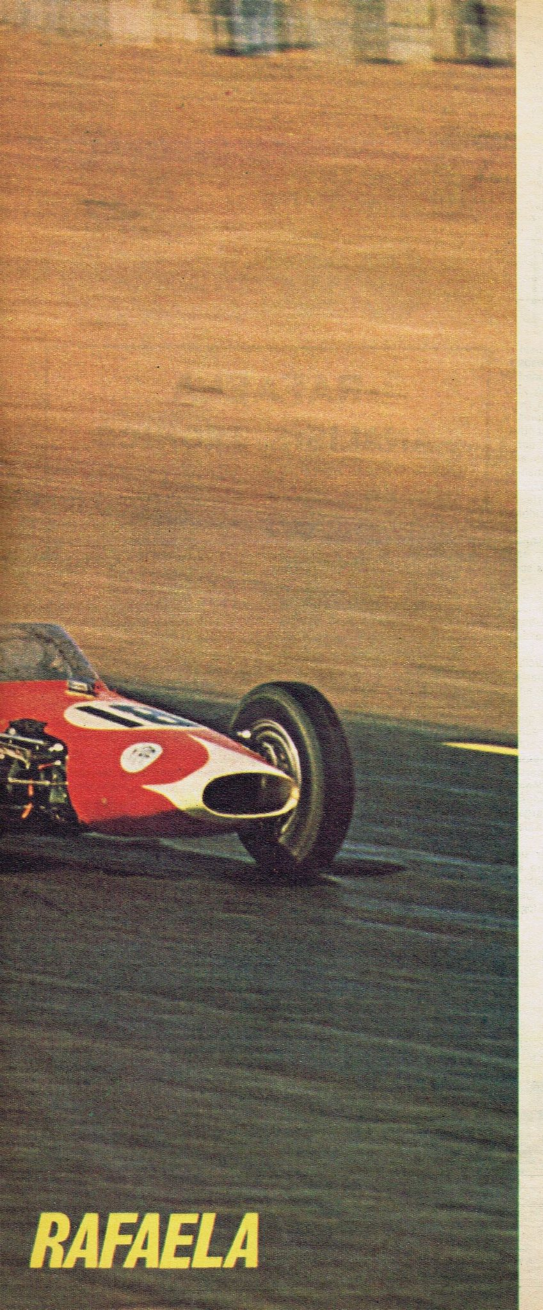
La participación de Argentina se redujo a la presencia de Andrea Vianini, con un Alfa Romeo Giulia GTA que punteó hasta la primera hora de carrera, cuando una ligera salida de pista lo arrojó contra un árbol que le dañó la parte delantera de la carrocería y el escape. Aunque pudo continuar en carrera, clasificándose finalmente segundo en su Clase, el tiempo perdido en la reparación le hizo perder definitivamente la delantera. Ganador absoluto fue el venezolano Leopoldo Barboza, con un Porsche.

Seis Clases diferentes intervinieron en las Seis Horas. En la Clase A (851 a 1000 cm³) se impuso Germán Valerius (Perú) seguido de Oscar Aramburu (Perú) y Germán Pico (Chile). Barboza se impuso en la Clase B seguido del peruano Kurt George. En la Clase C nuestro conocido "Pity" Block impuso su Cortina-Lotus delante del Alfa de Vianini. Los peruanos Alan Mortimer y Carlos Vazques ocuparon los dos primeros puestos de la Clase D; Johnny Loaiza (Perú) se impuso en la Clase hasta 2 litros seguido de Fausto Merello (Ecuador) y el chileno Reinhold Winkler ganó la clase mayor de cilindrada libre.

"No volveré a correr en este peligroso circuito", fue el lacónico comentario de Andrea Vianini.



MECANICA NACIONAL DESPUES DE



Aquí presentamos nuestro prometido análisis a los postres de las recientes 500 millas. Un tema difícil, espinoso, obligó a un doble enfoque: humano y técnico

UN FUTURO PARA CONQUISTAR

Por CARLOS MARCELO THIERY

Como en un cuento de hadas y gnomos, las 500 Millas de Rafaela 1966 eran algo así como el símbolo del final especialmente feliz para la inactividad de la categoría Mecánica Nacional. Quien más, quien menos, todos esperábamos el triunfo de un automóvil moderno con motor trasero y sistema de suspensión científicamente calculado, como culminación de un proceso técnico-mental que se está incubando en la República Argentina desde la Temporada Internacional de Fórmula Junior en 1964.

Esperábamos ese triunfo como afirmación del proceso. Sabiendo, incluso, que en cierto modo era esperar un milagro. Pero había varias razones bastante pesadas para sustentar la espera. En primer término, la fuerza con que se ha desparramado la nueva corriente técnica por todo el país y consecuentemente la cantidad de automóviles que se han construido según Chapman o cualquiera de las escuelas que siguen su línea de trabajo. En segundo lugar por las posibilidades reglamentarias que habilitan el uso de chasis especiales y estos dos años de silencio en la categoría, que normalmente debieron ser usados para perfeccionar el material con que cuenta cada uno. Y por fin, estratégicamente hablando, el argumento más fuerte de todos, es decir, el hecho notable de que los cabecillas de Rosario, sancionados por no querer correr contra un automóvil de motor trasero (entre otras cosas), hayan cambiado sorpresivamente de idea y hayan construido cada uno una máquina similar a la que combatieron en octubre de 1964. Desde el punto de vista "publicitario" este cambio es muy importante para vender la imagen del automóvil moderno entre quienes lo consideran ofensivo para el espíritu de la MN, precisamente por pertenecer a los que en determinado momento aparecieron como sus defensores más calurosos.

Pero Rafaela de 1966 no fue un cuento de hadas y gnomos. No fue el boom del motor trasero, como fue Indianápolis 1965 cuando Jim Clark ganó con el Lotus-Ford. En nuestra crónica (CORSA Nº 20) dijimos que había grandes similitudes entre estas 500 Millas e Indianápolis 1961 cuando Jack Brabham apareció con un insólito y diminuto Brabham haciendo ruido entre los monstruosos Offenhauser, tomando como referencia el quinto puesto de Carlos Reutemann con el De Tomaso-Fiat de los hermanos Grossi.

Para hacer estas comparaciones debemos aceptar que aunque en diferentes dimensiones, tanto las luchas técnicas como el espíritu y la proyección de Indianápolis y de Rafaela son básicamente iguales. Por eso, ahora debemos esperar un proceso similar al de Indy para que los automóviles modernos inunden el moderno óvalo santafesino. Revisemos: 1962 fue un año de transición en Indianápolis, usado para asimilar el impacto de Brabham en Estados Unidos y para planificar la futura invasión de USA en Europa. Al año siguiente, 1963, Jim Clark estuvo a punto de ganar y se lo impidieron a medias la luz amarilla de precaución y el aceite que tiraba sobre la pista el automóvil del ganador, quien teóricamente debió ser descalisificado. De todos modos, aquí quedó demostrado que bastan dos años para empezar algo y terminarlo. En 1964, Clark, que es el abanderado del modernismo en Indy, no ganó porque se rompió el Lotus, pero ya había en la pista un porcentaje muy interesante de automóviles de inspiración europea. Por fin se le dio en 1965, mientras que en 1966 Graham Hill remachó con su Lola la victoria de la teoría renovadora, cuando ya un auto de motor delantero es una rareza.

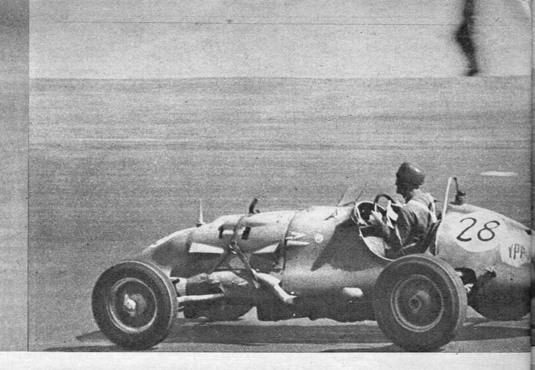
Por todo eso es muy probable que aún debamos pasar por una etapa de resistencia al automóvil no convencional y esperar hasta dos o tres años para que la MN lo haya aceptado definitivamente.

Lo de las hadas y los gnomos es una fantasía, pero de todas maneras no hubo este año en Rafaela la cantidad y la calidad que debió haber, por lo menos para justificar el movimiento técnico que generaron los técnicos jóvenes y estudiosos. A lo largo y a lo ancho de toda la República se han construido muchos automóviles modernos para la MN y casi invariablemente sus dueños confiaban en poder correr Rafaela por la consagración que ello implica. Además, precisamente por el contacto con toda esta gente es que se esperaba algo más. Bien, los automóviles que se construyeron en estos dos últimos años podían o no ser ganadores (muchos de ellos pertenecían a la Fórmula Dos), pero NO LLEGARON A TIEMPO, NO SE TERMINARON EN HORA.

Este es un signo benigno, una demostración de la conciencia técnica que los produjo. Mucho peor que no terminar un auto es presentarlo con deficiencias o sin completar el período de experimentación o atar cosas con alambre sólo "para darse el gusto", lo cual estaba muy de moda en otra época de nuestra MN. Pero ahora resulta que "darse el gusto" es hacer los automóviles en función de obra completa, con conciencia de que hacerlos bien incluye la responsabilidad de no anotarlo en una carrera —mucho menos en unas 500 Millas— para ver qué pasa. Sería un gran éxito si la gente que se alegró por el triunfo de un automóvil ortodoxo y lo vivió como una pequeña venganza a los pronósticos previos, entendiera el valor de este silencio.



El ingeniero Ricotti, por haber jugado su tiempo, su entusiasmo y su conocimiento minuto a minuto, es el "padre" del Autódromo de Rafaela, esta increíble obra civil, realizada por el solo esfuerzo de un club de una ciudad del interior del país



Inclinado sobre el volante, el increíble Natalio Cataudela —60 años— conduce su racer hecho de recortes, de soldadura y de alambre. Y sin embargo, con las lógicas paradas para tensar los alambres, don Natalio completó la carrera clasificándose 13º, porque conductor y máquina andan más fuerte de lo que uno pudiera imaginarse. La tapa del radiador proviene de otra galaxia

RAFAELA

Finalmente, los sancionados no pudieron correr con sus nuevas máquinas porque les faltaba exactamente un mes para cumplir con la pena. Quizá la CDA pudo haberlas levantado. Mejor dicho, levantarlas, puede. Pero el pedido de clemencia fue rechazado sin considerar que si la pena tuvo una intención didáctica, el que quiso aprender la lección la aprendió y 30 días más o menos no hacen a la médula del asunto. Por su parte, estos pilotos no prestaron sus autos, posiblemente como actitud de rechazo, y así se completa el pequeño ejército de razones que no colocaron a Rafaela 1966 en la situación de trampolín para la MN, que nunca dejó de ser la categoría más positiva y con mayores proyecciones en nuestro automovilismo.

Sin embargo, esta edición de las 500 Millas fue efectivamente un punto de partida. Lo fue porque la magnífica hazaña de pavimentar un autódromo tan especial decreta automáticamente la decadencia del óvalo de tierra. Lo que sucede es que si bien Rafaela enseñó el camino del pavimento, muy difícilmente tenga imitadores en lo que respecta a tamaño y forma de pista. Entonces, muy pronto Rafaela requerirá automóviles más potentes (mucho más potentes) que los admitidos normalmente por la Fórmula Uno y con toda seguridad de aquí a tres o cuatro años —quizá antes— las 500 Millas se corran según una fórmula particular.

No para allí la importancia del nuevo Autódromo. Una obra que costó mucho más de 50 millones de pesos en parte cedidos por la comunidad (la primera adhesión que recibió el Club Atlético fue una bolsita llena de monedas enviada por los vendedores de diarios de Rafaela), seguramente se utilizará para algo más que dar tres espectáculos automovilísticos al año (MN, TC y Turismo) y comenzará la era de los récords, las experiencias de las fábricas y el perfeccionamiento de elementos producidos por la industria subsidiaria.

Otro de los factores positivos que dejó Rafaela con su pavimento, es que hayan llegado 15 automóviles sobre 27 largados. Y en la carrera mayor de nuestra MN esto sucedió de la misma manera que sucede en las carreras habituales de TC: los que abandonan, los frágiles, los que se rompen, abandonan en seguida. Los automóviles que están en condiciones de terminar la carrera, aparte de correrla, quizá puedan seguir andando un buen rato después.

Esto demuestra que hay gente que corre contra los otros hombres y gente que corre contra el reloj. Las 500 Millas es una carrera especial para enseñar este tipo de cosas y aparte de contribuir al perfeccionamiento mental del piloto, autocapacitándose para plantear una competencia larga, al mismo tiempo que lo obliga a ajustar todo el mecanismo del box.

Este análisis permite adivinar un futuro brillante para la MN. Para el cuento de hadas y gnomos posiblemente sea un final feliz, pero lo más importante es que será un final lógico y elaborado.

RAFAELA ANALISIS TECNICO

Por HORACIO SPERATTI

Cuarenta automóviles llenaron la lista de inscriptos en Rafaela de los que las pruebas de clasificación debían separar los 27 más rápidos. Ocho de los automóviles eran de concepción moderna, con motor trasero, suspensión independiente en las cuatro ruedas y carrocerías bajas.

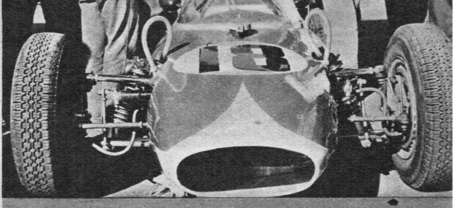
Yendo del fracaso hacia el éxito comencemos por el automóvil de Marcelo Raitzin con motor Auto-Union que construyó Paco Martos. Este vehículo, probablemente el mejor de todos los automóviles de competición construidos en el país, ni siquiera llegó a Rafaela. El caso siguiente es el de Cabalén. Su chasis Picone con motor Peugeot 404 llegó a Rafaela y salió a la pista en los últimos minutos de la clasificación. Pero, terminado a último momento, algo anduvo mal en el varillaje de cambios y no pudo ni intentar la clasificación. También en los últimos minutos llegó el automóvil de Nasif Estéfano, un monocasco Crespi construido en pocos días con motor Ford Falcon, suspensiones de trapecio y caja de velocidades Porsche. Aunque también aquí los problemas fueron muchos, alcanzó a clasificarse en el puesto 19º. Jerry Bravi y Marcos Galanti llevaron sus monopostos con motor Auto-Union. Ambos automóviles fueron descritos oportunamente por CORSA. El de Bravi, luciendo tres trombones individuales de escape, vino bastante mal preparado: aparentemente falto de potencia y sorprendentemente corto de multiplicación cuando, dadas las características del circuito, no era difícil encontrar la teóricamente adecuada. Dio muchas vueltas, consiguió prestadas ruedas más grandes, pero no consiguió mejorar su 33º y último puesto. El automóvil de Galanti —chasis Cancellieri— fue un intento más serio y por poco más de cuatro segundos y dos puestos —clasificó 30º— no pudo estar en la lar-



El bahiense Martín hizo buena carrera, demorada por una falla de embrague. El otro monocasco Crespi, con motor Falcon, masticó numerosos palieres, pero para satisfacción de su constructor, ninguno de los dos tuvo problemas de estructura, suspensiones o estabilidad en general. Una experiencia que será bien aprovechada

Estas huellas ilustran la eficiencia del guard-rail. Durante las pruebas de clasificación, el inestable automóvil de Cipolatti perdió adherencia, bajó a la tierra y comenzó a cruzarse, volvió al pavimento girando 180 grados y salió por arriba del peralte, estrellando su costado izquierdo contra el guard-rail que lo detuvo sin mayores daños, al borde del terraplén de cuatro metros de profundidad





El quinto puesto de Reutemann provocó un desborde de alegría en el público rafaelino y fue el justo premio a una operación planificada con tiempo y con seriedad y que no descuidó ni siquiera el estado físico del piloto. El De Tomaso-Fiat anotado por Grossi fue el primer automóvil especial para Rafaela con las masas desplazadas hacia la izquierda. Obsérvense las parrillas de la suspensión derecha, más largas que las originales De Tomaso montadas a la izquierda. Este automóvil sólo paró para reabastecerse y repitió insistentemente sus tiempos vueltra tras vuelta

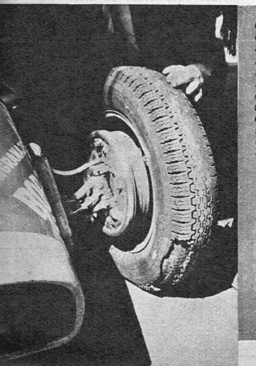


El Cancellieri-Auto-Union de Galanti no llegó a clasificarse para la carrera; sus 78 CV no fueron suficientes. La instalación de escape, siempre compleja en un dos tiempos, no dio el resultado esperado y no hubo más tiempo para mejorarla. Aquí se ve una cámara de expansión cubierta con amianto encima del diferencial, un trombón cónico y el largo tubo de salida

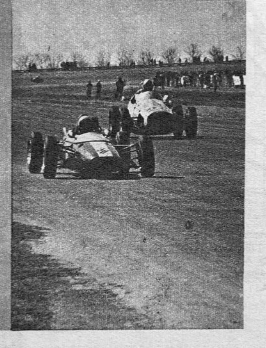
gada. Los autos del bahiense Martín, de Reutemann y de Ríos clasificaron en los puestos 23º, 15º y 6º respectivamente, y los tres completaron la competencia. Los de Martín y Reutemann utilizan motores Fiat 1500 sobre un chasis Crespi en el primer caso y sobre un De Tomaso modificado en el segundo. Este automóvil realizado por la gente de Fiat Grossi fue posiblemente el mejor preparado de todos los automóviles que fueron a Rafaela: las cosas se hicieron con tiempo, con orden, con prolijidad. El operativo Grossi - Reutemann - Fiat - Rafaela se cumplió cronométricamente y el resultado final probó y premió la seriedad del op rativo. Otro detalle importante es que para esta primera carrera sobre un óvalo peraltado, éste fue el primero y único automóvil realmente especial, ya que tenía su eje baricéntrico desplazado hacia la izquierda, gracias al empleo de parrillas de suspensión más largas del lado derecho. Buena performance hizo el automóvil de Martín, desdibujada en la clasificación final por una larga detención para cambiar embrague, operación que requirió una penosa tarea de desmantelamiento.

La potencialidad del automóvil de Ríos —chasis De Tomaso modificado por Pascutti; motor Chevrolet Super— quedó demostrada por su 6º puesto en las pruebas de clasificación a 3,2 segundos del primero, pero diversos problemas reflejados en una presentación mecánica deficitaria, lo relegaron al 8º puesto en los resultados finales. Este automóvil es, por supuesto, mucho más penetrante que los "dinosaurios", pero ¡qué anticuado parece junto a los Crespi y al De Tomaso-Grossi!

Entre los tradicionales merecen destacarse el bien preparado ex-Maserati San Remo con motor Tornado, serati San Remo con motor Tornado de Copello. Los vehículos de Di Santo y Ternengo se salvan también por su aceptable concepción técnica y su calidad constructiva. Pero el mejor de todos ellos sin duda fue el Campetelli y Montalenti, nueva versión, que condujo un casi debutante, José Varisco, con el que logró el tercer tiempo de clasificación y con el que punteó la carrera las primeras vueltas, a pesar de una conducción insegura. Este automóvil es el que sirviera a Nasif Estéfano para obtener su título de Campeón Argentino y utiliza un mínimo de piezas comerciales: casi todo, hasta los frenos de disco, ha sido realizado con elevada calidad artesanal por sus constructores. Ahora ha sido bajado y reducido considerablemente en su área frontal: fue el único de los "motor delantero" con asiento del conductor en posición acostada. La suspensión delantera es independiente con semiejes oscilantes; la trasera a eje De Dion; todo está hecho con buen criterio y con extrema calidad. El CyM era, en la línea de largada, el gran candidato al triunfo.



Cuando Domingo Di Santo se bajó de su automóvil luego de establecer el récord absoluto del circuito, 204,521 km/h de promedio, encontró la causa de las vibraciones en su rueda delantera izquierda. Esta cubierta Cinturato, de industria brasileña, es apta para unos 150 km/h de máxima y tenía, además, ¡15 carreras corridas! Récord de vuelta con estas cubiertas, con irrisorias campanas de freno, con un eje rígido Ford alivianado.



Dos figuras fundamentalmente distintas, dos concepciones técnicas, dos mentalidades. El pasado estuvo presente en Rafaela 1966, pero los automóviles del presente dejaron indicado el camino a seguir

EL PANORAMA DE FIERROS

Comenzando por motor, el lote de automóviles que fue a Rafaela y que puede ser cnsiderado exactamente representativo de nuestra actual MN, lució preferencialmente el viejo Chevrolet de cuatro bancadas o su versión más refinada, el Apache. Cuatro de los automóviles utilizaron el Chevrolet Super. Un solo Chevrolet, el

de Ríos, viajó detrás del conductor. Todos los demás motores presentes son casos aislados: un Ford F-100 (Ramos), un Valiant (Gimeno), un Falcon (Estéfano), un Tornado (Copello), dos Fiat 1500 (Reutemann y Martín), dos Auto-Union (Galanti y Bravi), un Peugeot 404 (Cabalén). El quinto puesto alcanzado por Reutemann con un motor de pequeña cilindrada no hace sino poner en evidencia la pobreza de rendimiento de los automóviles grandes.

En materia de cajas de velocidad, las viejas, livianas y confiables cajas Fiat aún dominan el panorama, con la presencia de alguna Corvette y alguna Ford, sin faltar tampoco las especiales como la Maserati de Copello y la IMA-Talbot de Bollo. En materia de caja-puente aún no hay nada definido: la caja Citröen parece ser excelente solución: Ríos utiliza una "11" modificada y Reutemann una moderna ID. El Falcon de Estéfano utilizó una Porsche y el Fiat de Martín una VW. Para menores potencias la caja Renault no tiene competencia, aunque Pravi montó una de Fiat-Abarth 750.

La casi inexistencia en el país de cajas-puente capaces de manejar potencias superiores a los 100 CV creará algunos problemas, por lo menos por un tiempo. Habrá que elegir las importadas, tales como la Citröen ID, la Porsche, la ZF, hasta las más especializadas y por supuesto más caras Hewland y CSD-Colotti. Pero tarde o temprano, ineludiblemente, tendremos una buena caja nacional.

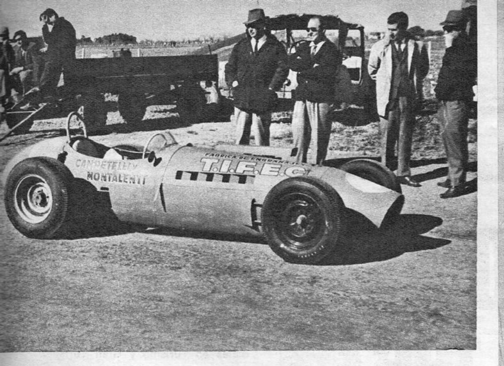
Los "dinosaurios" encuadran perfectamente dentro de esta definición cuando se observan los chasis: largueros en U en los más antiguos; largueros tubulares en los más modernos, agujereados a veces, ligeramente triangulados otras; pero en todos los casos, donde no falla la rigidez torsional, hay exceso de material, o ambas cosas. Son chasis que originalmente fueron Alfa P. 2, Ferrari o Maserati o sus copias "made in Pián". Excepción es el bien reticulado chasis del CyM (Varisco) y alguno no tan bueno realizado por Pascutti (Cuvertino) y por supuesto los modernos De Tomaso (Ríos y Reutemann), Cancellieri, Bravi, culminando en los monocascos Crespi (Martín y Estéfano).

En el Campetelli y Montalenti se daba el más justo equilibrio para un automóvil ganador. Abandonó a las pocas vueltas cuando peleaba el primer puesto. Fue el único automóvil de motor delantero con un perfil lógico, de baja área frontal, con buena posición de conductor y con calidad técnica y constructiva

Nuestra MN debe ser la única en el mundo que aún luce las atractivas pero bien superadas ruedas Rudge de rayos de alambre con fijación central a mariposa. Algunos han adaptado ruedas de disco de acero sobre la maza Rudge (Di Santo, Loeffel, Cuvertino) y casi la mitad de los automóviles tienen discos de acero con bulones. Los de motor trasero utilizan, todos, ruedas abulonadas, generalmente de origen Fiat y el automóvil de Ríos tiene las originales de aleación liviana.

En materia de suspensiones se han hecho algunos progresos con relación a dos años atrás. Los amortiguadores rotativos Houdaille han desaparecido casi del todo en favor de los telescópicos, y en muchos casos —aún con ejes rígidos— los resortes helicoidales han reemplazado a las ballestas. Algunos automóviles aún conservan eje rígido Ford adelante (Di Santo, Cipolatti, Loeffel, Raitieri, Rivarola, etc.), pero la mayoría utiliza independiente de trapecio deformable. Los automóviles de motor tra-





sero tienen la obligada suspensión independiente trasera, pero los demás usan eje rígido con cañoneras los más, con De Dion algunos (Varisco, Cuvertino) y con las únicas excepciones de Rochetti (independiente en las cuatro ruedas) y de Loeffel quien, aunque parezca increíble, tiene eje rígido adelante e independiente atrás.

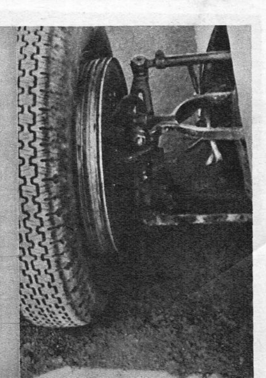
En Rafaela los frenos no se usan de modo que quien use campanas no pierde performance; sólo arriesga seguridad en caso de apuro. Así es que vimos más campanas que discos, generalmente de origen Maserati, Ferrari o Buick. Campanas también montan la mayoría de los autos de motor traseros, pero aquí es más lógico, porque la mejor distribución de pesos, el menor peso total y la menor velocidad tope exigen mucho menor capacidad de frenado. El Crespi-Fiat de Martín tiene discos y es de destacar que, en el extremo trasero, se han montado fuera del portamazas, en plena corriente de aire, como en el actual Cooper - Maserati de Fórmula Uno.

Finalmente, en materia de direcciones todos utilizan cajas de sinfín y sector con columna corta y barra de mando larga, generalmente de noble origen. Hay unos cuantos casos en que la articulación del varillaje de comando es incompatible con los sistemas de suspensión independiente. El sistema de piñón y cremallera, usado en todos los automóviles modernos con obvias ventajas, sólo equipa entre los viejos al CyM y al automóvil de Cupeiro.

En materia de carrocerías no hay mucho espacio para llenar. Con la única excepción del Campetelli y Montalenti, todos los demás conductores se sientan con la espalda vertical, relativamente cerca del volante y en consecuencia las carrocerías son altísimas, anchísimas, con grandes y feos parabrisas de plexiglass, desde todo punto de vista enormes. Los mejores perfiles, los más dinámicos y de menor área frontal son hasta ahora los Crespi, comenzando por el Crespi-Falcon.

Y a pesar de todo esto, el panorama es alentador, porque junto a los ocho automóviles modernos que llegaron a Rafaela hay una decena que no llegaron y que pronto iremos viendo pr las pistas. Y en una carrera de alta velocidad sostenida como las 500 Millas, a igualdad de potencia, un automóvil liviano con motor trasero y baja área frontal se beneficiará con unos 15/20 km/h de velocidad tope con relación a un vehículo clásico. ■

Reutemann completó con Cupeiro y Copello un equipo de pilotos de alta calidad: dóciles, sensibles, ordenados, proyectivos. Para los tres la carrera de Rafaela de 1966 fue un triunfo inolvidable, una realización personal



Prolijo, medido, recomendado con un noveno puesto, el automóvil de Nello Bollo (de Villa María, Córdoba) es un tradicional con suspensión independiente y grandes frenos de campanas. Utiliza parrillas forjadas, de un automóvil norteamericano de serie y una ballesta semielíptica transversal. Pero visto junto al automóvil de Estéfano, por ejemplo, la distancia es sideral. Este automóvil fue de Mario Sesarego y lo impulsaba, en el pasado, un motor Cadillac de 16 cilindros



CALENDARIO INTERNACIONAL 1967

La Comisión Deportiva Internacional ha dado a conocer el Calendario Internacional 1967, en sus fechas más importantes. Todava falta la definitiva aprobación de la Federación Internacional del Automóvil. La Comisión de calendario se reunió el 7 de setiembre e informó sobre la aprobación de dos circuitos donde se realizarán competencias por campeonatos mundiales. Uno de ellos es el de Kyalami en Africa del Sur, donde se disputaría el Grand Prix de esa República el 2 de enero próximo y sería la primera competencia del año que otorgaría puntos para el Campeonato Mundial de Conductores. El otro circuito es el de Palm Beach, en Florida, Estados Unidos, donde se disputarán las Doce Horas de Florida el 1º de abril. Aparentemente esta competencia reemplazará a las tradicionales Doce Horas de Sebring.

El 2 de enero comenzará el Campeonato Mundial de Conductores y la Copa de Constructores de Fórmula Uno. Mc Laren (aquí impulsado por un motor Ford doble árbol), así como Honda, Cooper, BRM, estarán más a punto en 1967 para pelear contra los Brabham y Ferrari, que dominaron este año.

En la reunión de Milán anunciaron los Campeonatos y Trofeos Mundiales e Internacionales a efectuarse con la fiscalización de la Comisión Deportiva Internacional: en Fórmula Uno continuarán el Campeonato Mundial de Conductores y la Copa de Constructores. En Prototipos (ahora parece que prefieren esta denominación en reemplazo de la confusa Sport-Prototipos), dos Trofeos Internacionales de Automóviles Prototipos, uno en cada clase: Clase I (hasta 2000 cm³) y Clase II (más de 2000 cm³). En Sport la única variante aparente sería volver a la denominación de Campeonato Mundial de Automóviles Sport en lugar de Internacional. Se instituirán tres campeonatos, uno por cada una de las clases: Clase I (hasta 1300 cm³); Clase II (1301 a 2000 cm³) y Clase III (más de 2000 cm³). La única novedad que se dejó entrever —y por cierto que lo es de importancia— es la creación de Campeonatos Mundiales en Turismo y Gran Turismo.

He aquí las principales competencias de 1967 en la primera versión del calendario propuesto:

2/I	Grand Prix de Africa del Sur (F1)
5/II	Veinticuatro Horas de Daytona Beach (P, S y GT)
1/IV	Doce Horas de Florida (P, S y GT)
16/IV	Targa Florio (P, S y GT)
25/IV	Mil Kilómetros de Monza (P, S y GT)
7/V	Grand Prix de Mónaco (F1)
21/V	Grand Prix de Spa (P, S y GT)
29/V	Mil Kilómetros de Nürburgring (P, S y GT)
30/V	Quinientas Millas de Indianápolis (C)
4/VI	Grand Prix de Holanda (F1)
18/VI	Grand Prix de Bélgica (F1)
1/VII	Grand Prix del Automóvil Club de Francia (F1)
15/VII	Grand Prix de Gran Bretaña (F1)
6/VIII	Grand Prix de Alemania
3/IX	Quinientos Kilómetros de Nürburgring (P, S y GT)
10/IX	Grand Prix de Italia (F1)
1/X	Grand Prix de Estados Unidos (F1)
22/X	Grand Prix de México (F1)

También se informó sobre las fechas de las quince competencias (una más que este año) que otorgarán puntos para el Campeonato Europeo de Rallies:

13-21/I	Rally de Montecarlo	Mónaco
8-13/II	Rally de Suecia	Suecia
22-26/II	Rally de las Flores	Italia
9-12/III	Rally de Alemania	Alemania
24-29/IV	Rally de los Tulipanes	Holanda
10-14/V	Rally Austríaco de los Alpes	Austria
25-28/V	Rally del Acrópolis	Grecia
15-18/VI	Rally de Ginebra	Suiza
6- 9/VII	Rally de la Moldavia	Checoslovaquia
2- 5/VIII	Rally de Polonia	Polonia
18-20/VIII	Rally de los Mil Lagos	Finlandia
4- 9/IX	Copa de los Alpes	Francia
18-23/IX	Rally del Danubio	Rumania
6- 8/X	Rally Magyar	Hungría
18-24/XI	Rally de Gran Bretaña	Gran Bretaña



¿Y NUESTRO GRAN PREMIO?

El 7 de setiembre se reunió en Milán la Comisión Deportiva Internacional para tratar el Calendario Internacional 1967, pero hasta su mesa de trabajo no llegó el pedido de fecha del Automóvil Club Argentino, como tampoco había llegado el año anterior.

El Calendario Internacional se divide en tres clases de carreras: I. — Competencias Internacionales de Velocidad (competencias por los campeonatos mundiales y las más importantes del mundo); II. — Competencias Internacionales de Regularidad; III. — Competencias Nacionales con Participación Extranjera autorizada. Nuestro Gran Premio figuró hasta 1965 como Competencia Internacional de Velocidad, es decir entre las principales del mundo, aunque era insertado dentro del calendario cuatro meses antes de su realización.

El "olvido" de las autoridades de la Comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino —¡Si recién saben apenas lo que va a pasar con el Gran Premio de este año, cómo podemos pedir que planifiquen para 1967!— no hace sino reafirmar los conceptos vertidos en el número 20 de CORSA sobre el destino y las posibilidades de nuestro importante si que mal aporvechado Gran Premio Internacional de Turismo.



Nürburgring: una de las competencias más difíciles y atractivas puntables para el Trofeo Internacional de Prototipos y el Campeonato Mundial de Automóviles Sport.

El Campeonato Europeo de Rallies comenzará en 1967, como todos los años, en Montecarlo. Este Saab es conducido por Pat Moss y Elisabeth Nystrom, ganadoras de la Coupé femenina en 1966.



HACEN RIN HACEN RAN

Rosaca a fondo, Carró y Galluzzi pelean la punta en la prueba de MN Fórmula 4 disputada en San Juan.

Gradassi y Pomodoro vencieron en sus respectivas categorías en la carrera que se realizó el domingo en San Juan. Por su parte, Carró venció en Fórmula 4. También allí hubo un accidente fatal

Las ideas más brillantes son las de Buenos Aires. Al menos son las mejor cotizadas en el interior. Esto es porque muchos inscriptos en la carrera sanjuanina lamentaban no tener en sus Fiat 1500 la preparación de Alvear o de Sergi, en sus De Carlo la velocidad de Ferrea. Sin embargo, no por menos conocidos estos muchachos de apellido casi anónimo tienen absolutamente nada que envidiar a sus colegas famosos en lo que respecta a saber doblar al borde del límite, como queriendo afirmar que en la categoría Turismo la calidad de los conductores es casi universal. Sorpresa número uno: Ricardo Zunino, el joven piloto sanjuanino que cuando enfunda el casco pierde su habitual rostro pacífico para convertirse en un conductor fuerte, dramático, exquisito y cronométrico. El sábado marcó el mejor tiempo en la categoría D sin hacer demasiado caso al prestigio de Pomodoro y a las 7.000 rev/min. de su Isard. Sorpresa número dos: Marcelino Arnold que debuta a los 23 años con un sonoro segundo puesto. Arnold es piloto de la peña "La Piña", que es como decir piloto de muchas horas de insomnio en el bar Augustus de Carlos Paz.

Sorpresa número tres y ya son suficientes sorpresas para el espectador ansioso de ver figuras conocidas: Víctor Más, tercero a 10 metros de Arnold, tercero después de marcar prácticamente el mismo tiempo durante diez vueltas seguidas en un circuito amenizado por una docena de curvas a lo largo de dos kilómetros y medio.

Pero si faltaron las ideas porteñas, la alta escuela cordobesa llegó hasta la cordillera para demostrarle al país que en Córdoba se preparan los automóviles más veloces, al menos en las marcas que han preferido para especializarse. El Isard 1204 de Pomodoro y el Auto-Union de Gradassi ganaron cada cual su categoría como para que no le quepan dudas a nadie, disimulando la ausencia de los Renault Berta que por su parte también ganaron en Montevideo.

La carrera sanjuanina estuvo a punto de suspenderse tan lamentablemente como las Tres Horas de Córdoba hace una semana. Pocas horas antes de iniciarse las pruebas de clasificación llegó a la Asociación Sanjuanina de Volantes el decreto oficial comunicando la cancelación, pero por fortuna fue reconsiderado y todo no pasó de un susto. De todas formas esta es la última vez que se corrió en las calles sanjuaninas, ya que la gobernación autorizó la carrera gruñendo y especificando que no lo haría nunca más.

Eso le vino de perla a los hábiles conductores de la ASD para obtener el imprescindible apoyo oficial que les permita terminar lo más pronto posible la construccón del originalísimo autódromo que inaugurarán cerca del valle de Zonda. De todos modos es muy arriesgado seguir corriendo en circuitos del tipo parque con curvas de esquina, cordones altos, acequias acechantes y público cada vez más numeroso.

Sin necesidad de buscar antecedentes trágicos en la segunda vuelta de la primera carrera sanjuanina, Renzo Palacios Balaguer y Tullio Riva se engancharon en plena recta y Balaguer terminó sobre la vereda, con un muerto bajo su Renault. Riva, quien aparentemente había sido ajeno a la maniobra, se quedó con la punta de la carrera, seguido por López Gaido con la cupé Auto-Union ex Manolo Calviño, el mendocino Poggio Rinaldo con Renault, Visintini y Gradassi, también con Auto-Union y el local Francisco Varas con otros dos tiempos. Esto había sucedido en la segunda vuelta; en la quinta, Gradassi ya estaba tercero mostrándole a todo el mundo que maneja como los dioses. Tullio Riva se había atrasado, andando en dos cilindros por problemas en el sistema de escape, mientras Poggio Rinaldi antes de abandonar miraba por un agujerito a través de su parabrisas corsa. Dos vueltas después, marcando cada circuito tres segundos menos, Gradassi tomó la vanguardia y no la dejó hasta cumplir las veinte vueltas reglamentarias.

En el segundo acto se presentaron los minijuniors, que eran novedad absoluta para el público sanjuanino. Eduardo Bucci salió al frente con Ragno, Kissling, Carró y Andretta. Estos cinco automóviles hicieron la primera pasada, separados por menos de un segundo, en el circuito siete Bucci pasó señalando una rueda fuera de escuadra. Sarda apareció

→



Curva brava y Galluzzi que trata de despegarse de Copello, iracundo perseguidor. Entre ellos, el Saab de Fernández.

CARRERA CIRCUITO PARQUE DE MAYO
ASOCIACION SANJUANINA DE VOLANTES

CLASE A B C (hasta 1150 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	9	Gradassi, Héctor L.	Auto Union	40m 22s2	20
2º	4	Riva, Tullio	Auto Union	40m 42s1	20
3º	7	López Gaido, Héctor	Auto Union	41m 14s8	20
4º	10	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	41m 46s2	20
5º	5	Varas, Francisco	Auto Union	42m 18s0	20
6º	1	Ares, Joaquín	Auto Union	40m 50s2	19
7º	17	Pérez, Eduardo H.	De Carlo	40m 59s5	19
8º	18	Irigaray, Mario	N S U Prinz	41m 20s2	19
9º	2	Freytes, Jorge	De Carlo	41m 12s5	18
10º	14	Silva, Arturo	Isard 700	41m 39s5	18
11º	6	Correa Cuenca, Rodolfo	N S U Prinz	42m 18s4	17

Promedio del ganador: 78,176 km/h.
Abandonaron: 3, Francisco Pardo, en la 10ª; 8, Roberto Aracena Larrain, en la 2ª; 13, Renzo Palacios Balaguer, en la 2ª; 15, Nelson Poggio Rinaldi, en la 12ª.

CLASE D (1151 a 1600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	31	Pomodoro, Juan	Isard 1204	50m 16s4	25
2º	35	Arnold, Daniel M.	Fiat 1500	50m 20s9	25
3º	38	Más, Víctor	Fiat 1500	50m 21s8	25
4º	36	Aubone, Alberto C.	Fiat 1500	50m 52s2	24

Promedio del ganador: 78,471 km/h.
Abandonaron: 32, Ricardo Bellitti, en la 11ª; 33, Ricardo Gómez, en la 1ª; 34, Horacio Malbrán, en la 11ª; 37, Carlos Yonello, en la 8ª; 39, Lorenzo Salni, en la 5ª; 40, Ricardo Zunino, en la 4ª; 41, Francisco Ferrandi en la 8ª.

MECANICA NACIONAL FORMULA IV

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	26	Carró, Juan C.	Crespi-Fiat	27m 44s8	15
2º	18	Galluzzi, Roberto	Crespi-Fiat	28m 03s5	15
3º	12	Crespi, Humberto	Crespi-N S U	28m 56s8	15
4º	33	Salatino, Eduardo	Crespi-B M W	28m 04s0	14
5º	6	Andretta, Carlos H.	Crespi-B M W	28m 47s7	14
6º	52	Kissling, Jorge	Crespi-B M W	23m 53s1	13
7º	30	Ragno, Carlos A.	Crespi-B M W	23m 20s0	12

Promedio del ganador: 85,307 km/h.
Abandonaron: 4, Donato Mario Orabona, en la 6ª; 16, Raúl Sardá, en la 3ª; 22, Eduardo Bucci, en la 8ª.
No largó: Carlos Leonetti.

con el mismo problema y con una rótula de dirección rota. En la tercera vuelta Kissling pasó al frente y comenzó a poner distancia entre él y la lucha por el segundo puesto, disputada metro a metro por Eduardo Salatino y Juan Carlos Carró. Cuarto viajaba Roberto Galluzzi y quinto Bucci listo para detenerse en cualquier momento. Cuando la temperatura del motor de Salatino subió peligrosamente, Carró se quedó cómodamente con el segundo lugar. Faltando ocho vueltas Kissling llevaba más de diez segundos, pero seis circuitos más adelante se quedó sin embrague y dejó de pasar frente al control. Carró ganó con casi veinte segundos de luz sobre Roberto Galluzzi, colocando al frente del marcador dos motores Fiat. A Carró no le gustó nada la idea de revisar los motores para verificar la cilindrada y se convirtió en la figura principal del parque cerrado ya que muchos de sus competidores lo responsabilizaban del mejor reparto de autazos que hayan tenido hasta ahora los minijuniors. Tercero llegó Humberto Crespi con el acelerador trabado y sin cuarta velocidad. Cuarto Eduardo Salatino con un amortiguador menos.

Los mini mostraron una vez más su fragilidad y la discutible calidad de la suspensión Crespi, a la vez que una tendencia más o menos marcada de sus pilotos a querer ganar carreras trabajando solamente sobre el motor y descuidando el mejoramiento de la estructura, los frenos y las suspensiones.

Como fin de fiesta Pomodoro obsequió a los sanjuaninos con un monólogo de veinticinco vueltas, al cabo de las cuales sólo quedaron junto al Isard tres Fiat 1500. El diminuto cordobés ganó por segunda vez con el 1204 (la anterior en Hernando, hace cinco meses); sin pasear pero también sin apurar demasiado descontó lo suficiente como para controlar la marcha de Arnold cuando Bellitti dejó el segundo puesto al quedarse sin freno y sin caño de escape. Arnold y Más "se rasparon los paragolpes" durante toda la carrera aprovechando la brecha dejada por el local Zunino al abandonar en la cuarta vuelta. Roberto Aubone se colocó en el cuarto lugar.

Cuando la señora de Pomodoro le bajó la bandera a su esposo, se completó la invasión cordobesa a San Juan. Y cuando los motores dejaban de hacer ruido, se volvió a hablar del único tema permitido en la categoría: el Gran Premio, que ya hierve.

Pomodoro y su Issard, fórmula acostumbrada a vencer.



Copello, Morás y Paullier ganaron los divertidos 100 kilómetros en el Pinar

por PEDRO HANDLER
fotos MARIO HANDLER



Los volantes argentinos de la categoría Turismo tenían su cita semanal en San Juan, pero algunos de ellos prefirieron la eventual resonancia de un triunfo "internacional" y cruzaron hasta El Pinar —más exactamente Autódromo Víctor Borrat Fabini— para disputar los 100 Kilómetros organizados por la Asociación Uruguaya de Volantes y fiscalizados por el Automóvil Club del Uruguay. Los que eligieron esta variante fueron Copello y Ruesch del equipo Renault-Berta, Carlos Ballbé y Edgardo Borschi con sus Mini-Cooper y Galluzzi con uno de los Fiat-Sergi. Del lado de acá se anotaron los de pro, encabezados por Víctor Paullier, presidente de la AUVO y una variada colección de Saab, Renault R-8, Morris-Cooper, NSU 1000, Hillman Imp y VW 1500. Faltaron en cambio David Sica y su famoso Panhard —ya fuera de homologación por antigüedad— y "Bocha" González que fue director de la prueba.

La sorpresa de la tarde fue el triunfo absoluto de Víctor Paullier con su Morris-Coopers 1300. Ya en las vueltas de clasificación, realizadas en la lluviosa tarde del sábado

COPELLO INTERNACIONAL







¡Largaron! Un minuto antes, Copello había sufrido un desperfecto que lo obligó a tomar el coche de Ruesch para intervenir.

De punta a punta ganó Víctor Paullier con su Morris-Cooper S en el pintoresco circuito de El Pinar.

Gradassi dobla fuerte en un circuito callejero y poco apropiado para estas pruebas.

había conseguido con la excelente marca de 1m 29s el primer lugar en la largada, seguido de Morás (1m 32s 4), Galluzzi (1m 33s 1), Diego Fernández (1m 33s 3). El frío del domingo —9 grados que espantaron al público, sólo unas 3.000 personas— favoreció la performance del primoroso Cooper preparado por Murguía que no necesitó de sus también primorosos mecánicos vestidos de azul y Morris, quienes esta vez descansaron para observar la primacía del pequeño Víctor.

Paullier nunca abandonó la punta, ni siquiera ante el asedio del monstruoso Mustang de Uccelini. Galluzzi lo siguió de cerquita, pero el piloto del Fiat más bien tuvo que preocuparse de Copello, el fenómeno de la jornada.

En un balance de méritos Copello fue el verdadero triunfador de la jornada, imponiéndose en su Clase aún con un cambio de monta a último momento, exactamente en el minuto de la largada. Su máquina tuvo de pronto problemas y cuando iba a abandonar Ruesch le cedió su 1093, ocupándose él mismo de cambiar los números ante la negativa de Copello.

Galluzzi se entusiasmó tanto en su singular duelo con Copello que en dos o tres oportunidades recortó las curvas del mixto, cosa que no gustó mucho al público. En la Clase B quedó segundo detrás de Copello un Saab —no podía ser de otra manera ya que había seis de ellos— conducido por Rafael Fernández luego de la rotura del cigüeñal en la vuelta 12 de Diego Fernández, su compañero de equipo. Arijón, el conocido jefe del equipo Saab admitió la superioridad de Copello y destacó que fue mejorando sus tiempos vuelta tras vuelta, hasta el final de la competencia.

En la Clase C la ausencia de los argentinos Ballbé y Bosch transformó en nacional una pelea internacional. Morás se quejó de problemas de distribuidor y de frenos en su Renault R-8, aunque ganó bien. Claro que más de tres vueltas atrás de Copello y cuatro vueltas del NSU 1000 que fue segundo en su categoría. De los demás podemos decir que se limitaron a dar vueltas aunque manteniéndose a veces lo suficientemente juntos como para producir aglomeraciones emocionantes de cinco automóviles mezclados con los punteros.

La categoría de mayor cilindrada no clasificó ya que hubo un solo inscripto, el Mustang. Una carrera previa para novicios fue ganada por un Saab Sport conducido por un muchacho (masculino, sin error) con el curioso seudónimo de "Margarita".

Estos 100 Kilómetros son importantes porque fueron la primera fecha del Campeonato Nacional Uruguayo de Turismo que la AUVO, con el entusiasmo de hombres como el "Bocha", piensa llevar a cabo esta temporada.

100 KILOMETROS DE LA ASOCIACION URUGUAYA DE VOLANTES
Turismo - Autódromo Víctor Borrat Fabini - 18/IX/66

Pos.	Clase	Nº	Corredor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	D	25	Paullier, Víctor ...	Morris-Cooper S ...	57m 21s	37
2º	D	21	Galluzzi, Miguel A.	Fiat 1500 C	57m 35s	37
3º	B	1	Copello, Eduardo .	Renault 1093	57m 36s6	37
4º	E	31	Uccelini, Héctor ..	Mustang	57m 52s4	36
5º	B	5	Fernández, Rafael .	Saab Sport	58m 06s6	36
6º	C	15	Morás, Héctor	Renault R-8 G	58m 15s2	36
7º	B	9	Penone, Juan P. ..	Saab Sport	58m 06s4	34
8º	B	7	"Margarita"	Saab Sport	58m 09s	34
9º	B	6	García Moralejo, M.	Saab Sport		33
10º	C	17	"Oscar de Barros"	N S U 1000		32
11º	D	26	Shur, Mario	Fiat 1500		32
12º	C	14	Mantegazza, Luis .	Hillman Imp		32
13º	D	27	Manzione, Danial .	V W 1500		31

RECORD DE VUELTA: Paullier en la vuelta 7: 1m 31s4.

MONTEKART

TERCERA CONSECUTIVA DE MEJIAS Y CAMERIERI

Cuando comenzó la temporada de Karting los ganadores variaban bastante seguidos como para ver muchas caras alegres por su primer sabor a triunfo. Ahora parece definirse quienes disponen de los kart más veloces: por tercera vez consecutiva en un mes Jorge Mejías y Pedro Camerieri ganan en Fórmula Stock y Fórmula A Internacional en el Kartódromo de Monte Grande. Mejías estuvo pocos metros por debajo de su récord de vuelta del 21 de agosto, última competencia disputada con silenciador, mientras que Camerieri logró igualar su récord del mismo día.

Mejías volvió a vencer por muerte en Stock, donde punteó en las treinta vueltas disputadas. En la Primera Serie de Fórmula A Internacional, el triunfo correspondió a Camerieri ((47,825 km/h), seguido en la clasificación por Jorge Mejías, Capaccione y Luis Sobral. La Segunda Serie fue para Alberto Guzmán (47,014 km/h), seguido de Feijóo, Paccioco y Arlandi. Ambas series fueron a quince vueltas. En el repechaje a diez vueltas se clasificaron Doce y Edmundo Mejías.

La final se inició con Camerieri y Guzmán en la primera fila. Camerieri tomó la punta en el pique y no la abandonó más. Guzmán lo asedió por unas vueltas hasta que rompió la cadena y de ahí en más se establecieron las posiciones que ocuparían al bajarse la bandera.

MONTE GRANDE KARTING CLUB - 18/IX/66

Kartódromo de Monte Grande Circuito Nº 3

CLASIFICACION FINAL

FORMULA STOCK — 10,5 km

Pos.	Nº	Conductor	Tiempo
1º	20	Mejías, Jorge	13m 50s2
2º	54	Lopetegui, Aldo	14m 00s4
3º	2	Sarmiento, Alberto	14m 04s2
4º	17	Tristiani, Nito	
5º	1	Damiani, Ricardo	
6º	3	Mejías, Edmundo	

PROMEDIO DEL GANADOR: 45,487 km/h.
RECORD DE VUELTA: Jorge Mejías en la séptima a un promedio de 47,014 km/h.

FORMULA A INTERNACIONAL — 8,75 km

Pos.	Nº	Conductor	Tiempo
1º	11	Camerieri, Pedro	11m 00s8
2º	3	Salmun Feijóo, Abel	11m 06s
3º	64	Capaccione, Virgilio	
4º	22	Paccioco, Héctor	
5º	58	Doce, José	
6º	20	Arlandi, Aldo	

PROMEDIO DEL GANADOR: 47,727 km/h.
RECORD DE VUELTA: Pedro Camerieri en la tercera a un promedio de 48,461 km/h.



MOTONAUTICA

POR SUPUESTO: ESTRELLITA

El Club Motonáutico Argentino organizó, el domingo, una interesante reunión en el Lago Tres de Febrero de Palermo. Se disputaron cinco regatas de dos mangas cada una. La clasificación obtenida por cada conductor en una manga le otorgaba un puntaje establecido (400, 300, 225, 127 y 95 puntos, respectivamente, para los seis primeros clasificados), adjudicándose la victoria quien obtuviera la mayor cantidad de puntos. En caso de empate se desigualaba por la menor suma de tiempos netos.

La distribución de puntos es bastante discutible, ya que logrando un segundo y un quinto puesto le bastaban para obtener más puntos que alguien que ganara una manga y no pudiera largar en la segunda. Si bien en ningún caso apareció un problema así, pudo haberse planteado en la Clase BUA, que contó con tres inscriptos. Uno de ellos, Mario Benedett, no se hizo presente en el punto de partida, pero sí su lancha al comando de Mario Peckerky. Peckerky triunfó en las dos mangas, paro fue desclasificado. Reverdito, segundo en la primera manga, aparecía como el lógico ganador "oficial" pero no pudo largar en la segunda manga, de manera tal que el triunfo se lo llevó Miguel Angel Corrales, el último en ambas mangas.

En la Clase ET el triunfo se dividió entre los dos participantes que ganaron una manga cada uno: igualaron su tiempo en la suma.

En la Clase CIU, Pinos se impuso con cierta comodidad sobre el más pulcro manejo de Bretón. En la Clase OE se dio el mejor espectáculo del día con una largada retrasada de Del Río, en la primera manga. Este tuvo que jugarse para pasar a Barbot y lograr el segundo puesto de manera de tener alguna chance para la suma final. En la segunda manga Del Río picó en punta seguido de Barbot, mientras que Uris tuvo inconvenientes mecánicos que lo hicieron detener en varias oportunidades.

La Clase más ruidosa, Mojarra, tuvo la atracción de muchos inscriptos pero hubo poca lucha. La clasificación se repitió en ambas mangas y Mathesius volvió a triunfar sobre el Lago Tres de Febrero.

P. A. R.

LAGO TRES DE FEBRERO - PALERMO

Club Motonáutico Argentino - 18/IX/66

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Lancha	Puntos
CLASE B. U. A.				
1º	16	Corrales, Miguel Angel	Miss Delta Marine II	700
2º	15	Reverdito, Alberto	Miss Delta Marine	400
CLASE E. T.				
1º	1	Guembe, Oscar M.	Recluta	700
1º	4	Sisti, Edgardo	Conce	700
CLASE C. I. U.				
1º	2	Pinos, Joaquín	Olimpic	800
2º	7	Breton, Santiago	Miss Delta Marine IV	600
3º	18	Fetonte, Jorge	Miss Delta Marine V	450
4º	1	Friederichs, Carlos	Firefly	169
CLASE O. E.				
1º	14	del Río, Angel	Buky	700
2º	2	Uris, Felipe	Dyppy	625
3º	13	Barbot, Germán M.	Yum Yum II	525
CLASE MOJARRA				
1º	1	Matthesius, Alfredo	Estrellita III	800
2º	27	Soriano, Pedro	Hola	600
3º	9	Viotti, Ronaldo F.	Chichita	394
4º	30	D'Angelo, Carlos	Periquita	394
5º	11	Pacheco Alvear, José	Ficha	127
6º	2	Viaggio, Juan Aníbal	Laura	95

NOTA: La clasificación se decide por la suma de puntos de acuerdo a la clasificación obtenida por cada conductor en cada una de las dos mangas disputadas. En la Clase ET Guembe y Sisti empataron la primera posición al emplear el mismo tiempo neto (8m 45s6). En la Clase Mojarra Viotti empleó menos tiempo que D'Angelo, adjudicándose la tercera colocación.

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario,expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.



La foto no es más que un recuerdo del nuevo campeón del mundo, Jack Brabham, que nos entregó en oportunidad del Gran Premio de Italia, cuando le hacíamos la entrevista que publicamos en CORSA el martes 6 de setiembre. Transferimos a nuestros lectores la foto y la dedicatoria. ¡Grafólogos, a sus marcas!

Otro sí digo: Tres Arroyos tiene una peña y don Bautista M. Larriestra un grupo de amigos que apoyan su participación en carreras de TC. La Peña El Gaucho Rosca, que así se llama, piensa en el futuro extender su apoyo a otros corredores de la zona. Nuestras felicitaciones, y una "amenaza": estaremos con ellos en el asado con que festejarán la 16ª Vuelta de Tres Arroyos, el próximo 9 de octubre.

En la carrera de San Nicolás escuchamos esta inquietud entre algunos espectadores: "¿Qué garantía existe, cuando un coche se va a la banquina, estropea parte de su tren delantero, y tras una reparación de emergencia, sigue corriendo?" Indudablemente, se referían al coche de Schenone, que tras prácticamente volcar, siguió en carrera hasta el término de la prueba. Nosotros entrevistamos a Schenone, con idéntica preocupación; nos aseguró que sólo se aventuró a seguir cuando comprobó que la máquina no había perdido nada en materia de seguridad. Bien por Schenone. Pero de todas formas, creemos oportuno transmitir la inquietud a las autoridades de CDA; son muchos los casos de corredores empecinados en seguir, con coches disminuidos parcialmente por algún topetazo.

Hoy, martes, a las 19, se reúne otra nueva peña, constituida en el barrio de Flores, con base de operaciones en el Colegio San José de Flores, calle Bonifacio 2475. Anuncian la presencia de Cupeiro, Rienzi, Juan Carlos Carró y Roberto Colla (a) "Fuori pista". Parece que los muchachos se vienen con todo, y hasta tienen como asesores técnicos a don Horace Steven y Baudena, de Baufer Style. Imaginamos los resultados: un hermoso GT con motor Tornado...

Ha quedado integrada la semana pasada la Comisión Directiva de la Federación Motonáutica Argentina, que regirá los destinos del deporte motonáutico nacional durante el período 1966/1967; la misma estará formada (entre otros) por:

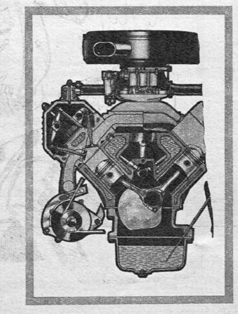
Presidente, Juan Lasheras Núñez; vicepresidente, Eduardo A. Ferrero; secretario, Rubén O. Duimich; prosecretario, Miguel A. Motti.

La Comisión Deportiva estará, además, integrada por los señores: Eduardo A. Ferrero, prefecto Eugenio Kovacs, Miguel Motti y Oscar Guembe.

GRAN PREMIO EN PUERTA

Sin mucho ruido, con bastante humildad, pero muy bien organizados, este año tendremos entre nosotros una representación brasileña en el Gran Premio Internacional. Es más, en momentos de salir esta edición a la calle, el legendario Chico Landi estará terminando de recorrer la ruta con uno de los coches que intervendrán, un Simca Emi-Sul.

En efecto, la firma Simca Do Brasil se hará presente con un equipo de cinco máquinas, que serán piloteadas por tres brasileños, un uruguayo y un argentino. Los coches son la nueva versión del ya famoso Simca Chabord, y vienen equipados con un motor de 2.505 cm³, 8 cilindros en V, válvulas a la cabeza (ver dibujo), y una potencia de 145 HP. Se trata, como dijimos, del Simca Emi-Sul, modelo Rallye.



El equipo, integrado por 20 hombres, correrá capitaneado por Chico Landi, contará con 15 mecánicos, tres coches y dos camionetas para los auxilios. Como pilotos brasileños vendrán: Cyro Cayres, José Fernando López Martins "Toco", Jaime Silva y Lauro Soares; uno de ellos viajará como piloto de refuerzo, a no ser que se decida enviar seis máquinas en vez de cinco. Correrán además en el equipo el conocido piloto uruguayo Héctor Fojo y el argentino Humberto Evangelista.

Las máquinas llegarán a Buenos Aires entre el 3 y el 4 de octubre.

■

Es probable que la fábrica IKA no presente el equipo Renault este año...

■

Cupeiro y Perico Sancha conducirían dos Chevrolet Super, cedidos por la General Motors.

■

En la categoría "A" habrá un equipo integrado por O'Connor, Félix Núñez y Aldo Delgado. Este último conducirá un Isard 700 que perteneciera a Paillot.

■

Es probable la participación de un equipo formado por cuatro Alfa Romeo, que enviaría Vianini del Paraguay.

■

Se supo que Boyadjian vendió su automóvil a Aguerre Reyes y se incorporó al equipo de Fiat Maldonado, el cual estará integrado además por Humberto Maneglia, "Larry", que reaparece luego de un año de permanecer inactivo, y probablemente haya un cuarto automóvil, que conduciría Andrea.

■

Por su parte, el equipo de Automóviles Alvear, estará integrado como de costumbre por Eduardo Rodríguez Canedo, Fernando Arana y Hugo Alberini.

■

Carmelo Capasso intervendría este año con un Ford Falcon, al cual se le está dando ya los últimos toques.

■

En los talleres de Maratea se trabaja a todo vapor en la preparación y puesta a punto de 60 motores para el Gran Premio (mucho, ¿no?)

■

Transfer, Ginni y Gastien correrán en equipo con Auto Union. Es probable la intervención de Fittipaldi, que se integraría también conduciendo un coche de la misma marca.

■

Se anunció la participación de un equipo de la concesionaria Cuelo de San Fernando, que participará con seis Peugeot 404.

■

Don Sergi piensa arrollar este año. Se está preparando minuciosamente para la dura prueba. Su experiencia del año pasado la está poniendo en práctica en cada bulón de los seis Fiat que representarán su agencia en el Gran Premio. Sus pilotos: Rodolfo Dapice, Saccomanno, Pascualini, Mayorga, Galluzzi y Estéfano.

■

Nuestro colega, el periodista conocido como "Willy el Intrépido", se prepara secretamente para batir récords a bordo de un 404 "estandar". A estas horas, según cálculos de buenas fuentes, ha de estar lustrándole los cromados, cosa de mejorar la penetración aerodinámica.



Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

EXTRAVIO

de Alberto Gómez - Capital Federal.

En oportunidad de realizarse la última competencia automovilística en el Autódromo Municipal el domingo 28 de agosto próximo pasado, he extraviado a la entrada de los boxes o en el interior de los mismos un par de guantes para conducir, con las siguientes características: Calados, enterizos, de gamuza, con su interior de color marrón y el exterior amarillo. Por tener los mismos un valor personal muy especial, agradeceré profundamente su devolución.

Cualquier informe puede hacerse a los teléfonos 71-6858, 72-1149 o 31-1431.

R.: Estamos seguros que si la persona que encontró los guantes de Alberto Gómez lee estas líneas, los reintegrará a su dueño; por lo menos lo hará si es un corsa de verdad.

CARRERAS ANTIGUAS

de Rubén O. Germaná, Chivilcoy.

Quisiera, si es posible, que me contesten las siguientes preguntas:

1) ¿Cuál es la carrera más antigua que se conoce? Tengo entendido que es la Targa Florio.

2) ¿Cómo y qué se tiene en cuenta para hallar los cm^3 de un motor?

3) ¿Cuál es el reglamento para correr en minijunior?

4) ¿Cómo debe ser el motor de éstos, cilindrada, distancia entre ejes, etcétera.

5) ¿Estos autos están equipados con cinturón de seguridad?

R.: 1) Legalmente, la carrera de autos más antigua que se corre es el Tourist Trophy, que comenzó a disputarse en 1904; pero como su continuidad no es muy regular que digamos (no se corre todos los años), se puede considerar como la más antigua a la



Targa Florio, que se corre regularmente, año por año, desde 1906, y de paso quedamos bien con los italianos (¡Forza, Italia!).

2) Para hallar el cubicaje o cilindrada de un motor solamente se tiene en cuenta el volumen de sus cilindros, es decir: se multiplica el diámetro (elevado previamente al cuadrado) del cilindro por 3,1416 y por el recorrido de los pistones, se divide todo por cuatro y el resultado (que es el volumen de un cilindro) se multiplica por el número de cilindros que tenga el motor.

3) y 4) El reglamento de minijunior en vigencia especifica:

Chasis: de diseño libre con medida mínima de distancia entre ejes de 1,80m; estos chasis deben ser controlados por la Comisión Técnica para determinar si reúnen requisitos de seguridad.

Suspensiones libres, dirección y frenos libres (en caso de ser de industria nacional); si son importados deben corresponder a coches fabricados en una serie mínima de 1000 unidades en 12 meses consecutivos.

El tanque de combustible debe ser de 20 litros de capacidad como mínimo y el carburante debe ser del tipo comercial.

La carrocería debe ser monoplaza con arco de seguridad y llevar protección contra incendio, de acuerdo a lo previsto por el CDI en el art. 125.

El motor puede ser importado de autos o motos fabricados en una serie mínima de 1000 unidades, con una cilindrada máxima de 780 cm³. Si los motores son nacionales no rige el requisito de fabricación mínima. La preparación en ambos casos es libre, no permitiéndose el uso de compresor. La transmisión es libre y se exige la puesta en marcha con dispositivo automático.



El peso mínimo en orden de marcha pero sin carburante debe ser no inferior a los 220 kg.

5) La reglamentación para coches monoplazas no exige el uso de cinturones de seguridad.

PLASTICOS

de Marcos A. Goldman - S. Miguel de Tucumán.

Desearía, si fuera posible, que me informen cuál es el plástico utilizado en la fabricación de carrocerías de automóviles, dónde lo puedo conseguir, cómo se lo utiliza y en qué estado es vendido en el comercio, líquido, sólido o en pasta. Si fuera posible quisiera que me informaran el precio de ese material.

Estoy en vías de construir una carrocería plástica para un DKW 40, la carrocería original quedó destruida en un vuelco en el cual se incendió el vehículo. Desearía que me dieran los datos técnicos (RPM, HP, velocidad máxima, etc.) de ese coche; el único dato que tengo es que tiene 700 cm³.

Como la carrocería que tengo pensada va a ser una imitación Ferrari Prototipo o Ford Gran Turismo 65, quisiera bajarle la trompa; para esto habría que bajarle el radiador, pero como éste funciona con el sistema de termosifón, habría que adaptarle una bomba de agua. Quisiera saber si esto es posible.

R.: El plástico utilizado en la fabricación de carrocerías de automóviles es la resina poliester, reforzada con fieltros de fibra de vidrio. Si usted tiene un poquito de paciencia, encontrará una información muy interesante sobre las aplicaciones del plástico en la industria automotriz en el Nº 71 de "Parabrisas" (que aparece en octubre).

Si quiere puede escribir, mientras tanto, pidiendo informes, a Perlynac S. A. (División Poliester), Rivadavia 131/135 - Caseros, F.C.G.S.M.

El DKW a que usted seguramente hace referencia, no es 1940 sino 1939; los datos son:

Dos cilindros transversales de 76 mm x 76 mm (diámetro y carrera), su cilindrada es de 684 cm³ y la potencia es de 20 HP a 3500 rpm.

La relación de compresión es de 5,9:1 y está alimentado por un carburador Solex 30 BFLH. El rodado que ese coche llevaba era 500 x 16.

Para el problema que usted plantea, puede colocarle bomba de agua y además un tanque sobreelevado intermediario entre el radiador y el motor (similar al que utilizaban los coches F. 3 que vinieron a correr en la última temporada).

DOS TIEMPOS

de R. D. García - Cap. Fed.

Soy un enloquecido de CORSA, aunque una vez me las vi negras para entender lo que en ella decía (Nº 9, pág. 12, columna 3, artículo: Un GT para TC), pero aún así los perdoné y seguí leyéndola (no se enojen: CORSA es buena).

Por otro lado soy un dostiempista a muerte, y querría, si les fuera posible, que me informaran algo sobre el no tan tímido y conocido motorcito de Clark.

Si me aguantan, ahí van:

1) ¿Para qué sirve la válvula rotatoria en el dos tiempos (RK, NSU, etc.)?

2) Someramente, ¿cómo se prepara un dos tiempos?

3) ¿Por qué no se admite el mismo en fórmulas internacionales (F1, F2, F3)?

4) ¿Existe algún automóvil de serie con motor Wankel? ¿Cuáles son sus características?

5) ¿Me podrían contestar cómo se hace el cálculo para hallar la velocidad lineal de los pistones?

R.: 1) La válvula rotativa sirve para regular la entrada de mezcla directamente al cárter, evitando así la compleja trayectoria a la que se ve obligada a seguir la mezcla carburante para ingresar a la cámara de combustión, se-

gún el tradicional barrido Schnüerle, es decir pasando al cárter cuando se lo permite la lumbrera practicada en la falda del pistón y posteriormente a la cámara de combustión.

La válvula rotativa comenzó a utilizarse exitosamente después de la experiencia en carrera de las motos MZ alemanas, alrededor del año 1954/55. Con las válvulas rotativas se pueden obtener mejores potencias específicas.

2) Cortándole la pollera del pistón, trabajando sobre el "cruce" para mejorar el diagrama de distribución, aumentando la compresión en el cárter y en la cámara de combustión, etc., etc. Como usted comprenderá, este tema no da para ser someros.

3) Se admiten; usted está confundido.

4) El NSU Spyder Wankel; tiene las siguientes características:

Motor Rotativo de 500 cm^3 de volumen de cámaras de combustión. Compresión: 8,6:1. Potencia 50 CV (DIN) a 6000 rpm. Un carburador horizontal 18/32 HHD. Caja de cambios de cuatro marchas sincronizadas. Carrocería autoportante, suspensión independiente en las cuatro ruedas (con resortes helicoidales). La velocidad máxima estimada por la fábrica es de 153 km/h.

5) Aplicando esta fórmula simplificada:

$$\text{V. lineal media} = \frac{\text{Carrera pistón (en cm)} \times \text{rpm}}{3000}$$

INFIDENCIA

de firma ilegible, Capital Federal.

Me he enterado, leyendo el número 20 de la prestigiosa revista Parabrisas CORSA, que solicitan datos con respecto a las posibles fallas que hacen que los hermanos Emiliozzi no puedan terminar una carrera, y en vista que ellos no sueltan prenda.

Al respecto estoy en condiciones de otorgarle a Ud. las precisas fallas que tiene dicho auto, para su correspondiente información.

Estando hace un tiempo en Olavarría, me acerqué al taller de los hermanos Emiliozzi. Estaba cerca ya del portón de entrada, cuando oí unos sollozos que partían del interior. Me acerqué más, miré, y, ¡sorpresa!, no había ningún ser humano que pudiera emitir dichos sonidos. Estaba en cambio la Galera. Sola. Alrededor, todos los variados fierros.

Entré, cuando me di cuenta que era la vieja Galera la que lloraba; pero al verme cesó de repente, y me preguntó quién era y qué deseaba. Bueno, luego de algunas preguntas y respuestas, y ya conocidos y presentados, me confidenció, ante el deseo del desahogo espiritual, que estaba apenada por lo que acababa de hacer.

Resulta que destrozada por los celos y la rabia de verse desplazada definitivamente por su hermano (el nuevo en cuestión) y luego de mucho llorar, lamentarse y desgarrarse el corazón, de pensar que iba a ser recluida en algún museo o en un baldío inhóspito, decidió vengarse. Para lo cual, y en momentos en que su hermano dormía en la cama de al lado, se acercó despacio y procedió a hacerle ciertas cosas que en el futuro le ocasionasen problemas, que actualmente son los que aquejan a su hermano.

A pesar que juré fidelidad a la señora Galera no puedo, por más que quiera, callar tamaña medida, porque pienso que es en desmedro de alguien que no tiene culpa, y también en perjuicio del deporte automotor.

Dicha señora procedió a echarle ácido nítrico en los cilindros, hacerle un nudo al caño de escape, limarle el cigüeñal, pincharle los conductos del líquido de frenos, aflojarle el diferencial y rasparle un guardabarros, porque dijo que eran más lindos que los de ella.

Esperando que tanto la Sra. Galera como ustedes me sepan perdonar por lo infiel que he sido, pero en la creencia de que he hecho un bien para la causa tuerca, aprovecho la oportunidad para saludarlos con mi mayor consideración.

R.: ¡Con razón!

INJUSTO TRIUNFO DE L

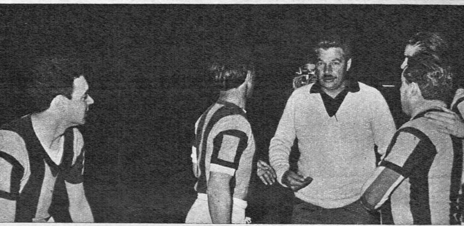


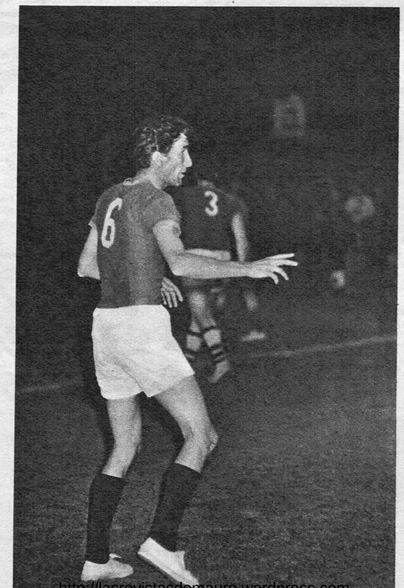
He ahí los reyes del oprobio. Aclaremos sus nombres. De pie: Gastón Perkins, Bigileri, Briccola, Galbato, Bigileri (h), y James. Por el suelo: Arrouge, Cupeiro, Johnny Perkins, Armando Ríos, Spada y Rey.

Todavía no había comenzado el partido. Los periodistas lucen aún sus sarcásticas sonrisas. Carozzo estira el brazo para tocar por primera y única vez la pelota.

Aquí el Canguro, antes de disfrazarse de jugador-gol-en-contra. En la mano lleva la caja de fósforos que mencionamos en la crónica.

Gastón, Gastón, qué lungo sos. Y cómo das leña. Obsérvese los Cinturato especiales que calza.







Para los periodistas, éste es Thiery, pero todos sabemos de sus hazañas en River bajo el seudónimo de Mas.

Cupeiro esconde la pancita. Vas a tener que visitar a Baufer, Jorge, a ver si te hace unos retoques en la carrocería.



...os CORREDORES



El miércoles pasado se jugó en el Club YPF un memorable partido de fútbol entre Corredores y Periodistas. Ganaron los primeros con el escabroso resultado de 8 a 1. Nos robaron el partido alevosamente, y quien no lo crea que revise la crónica ecuánime que publicamos a continuación. Hubo una gran cantidad de público y mucha desorganización. La revancha la ganaremos por muerte, lo prometemos

Nadie vaya a creer que el bochorno de haber perdido 8 a 1 a manos de los "corredores", nos ha hecho bajar un milímetro de estatura. Si el organizado y eficiente equipo de periodistas era grande entre los grandes, ahora lo es más por su digna actitud deportiva del miércoles último. Y no se crea que estas son meras palabras, vayamos a los hechos y revisemos minuciosamente lo ocurrido; el lector queda por juez y testigo (salvo los que hayan presenciado el partido, invalidados por su parcial y desenfrenada euforia en favor de los corredores, y sus risotadas cada vez que uno de los nuestros marraba la patada o caía elegantemente al suelo levantando una polvareda).

ENTRETELONES PRELIMINARES

Cuando una semana antes, arteramente nos visitó Jorge Cupeiro y con gruesas lágrimas en los ojos nos pidió una postergación del partido, aduciendo miedo, falta de ánimo, problemas familiares, presentimientos nefastos de las viudas futuribles, nosotros echamos al viento una carcajada bonachona, palmeamos a Jorge y le concedimos la demora. Prometimos, además, que nos portaríamos bien, que para facilitar las cosas incluiríamos en el equipo dos o tres reliquias anacrónicas, ex redactores deportivos de Caras y Caretas y de la Crítica de Botana, de forma de hacer menos pesada nuestra superioridad y facilitarles alguna escapada hasta el arco. No era cuestión de que los corredores se la vieran tan negra.

Ese fue nuestro gran error. Para gente como ellos, acostumbrados a armar y desarmar un motor en minutos, siete días bastaban incluso para hacerle bajar 10 quilitos a Galbato y ponerlo más ágil que Cassius Clay. No digamos nada del mismo Cupeiro dedicado esa semana a echarle Molikote al aceite de la ensalada, mientras se daba tupidos masajes en las piernas con tetraetilo de plomo. Pero estos detallitos no hubieran sido nada, comparados con el resto de los preparativos. Gastón Perkins se mandó confeccionar unos zapatos especiales, tipo Cinturato, a la fábrica de Pirelli en Italia. Su hermano Johnny por no quedarse atrás, se hizo preparar en lo de Baufer un tórax de aluminio especial, de mucha penetración y mayor capacidad como para alojar a un par de pulmones de repuesto. Y Rey, y Ríos. Y Biglieri, redomado Biglieri. Este fue el peor. Cuando todos creíamos que no pasaría del encargo que le hizo a Zagatí (un gorro aerodinámico, rojo fosforescente), se destapó introduciendo en el equipo a otro señor, de apellido Biglieri, y que denunció como hijo suyo. Su mirada paternal, su tierna actitud, nos persuadió que permitiéramos el cuerpo extraño en la escuadra adversaria. ¡Dos veces ingenuos! Más tarde nos enteraríamos que el apócrifo Biglieri, no era otro que el mismo Pelé, traído de contrabando a la Argentina con una cédula falsificada por Bríccola, aprovechando su calidad de alto ejecutivo de la ACTC. Resultado: Biglieri junior fue el causante de por lo menos cuatro de los ocho goles que nos hicieron.

Y pensar que nos habían prometido que jugarían Alzaga, Casá, Emiliozzi, Malnatti y Riganti, mientras nosotros nos frotábamos las manos paladeando la fácil victoria.

REFERIS Y PREBENDAS

No vamos a hacer nombres de réferis, pero citaremos algunos casos que servirán para delinear hasta dónde nos habían preparado la cama estos honorables señores. Aduciendo razones de fatiga cardíaca, nos obligaron a aceptar dos réferis en la cancha. A uno lo reconocimos como miembro de la CDA. Este nos reconfortó un poco. Del otro no conocimos su procedencia hasta el término de la contienda; fue entonces cuando uno de nuestros sagaces cronistas descubrió al réferi de marras, en las sombras de la noche, recibiendo un pacote de billetes de manos de Rienzi. Como resultado nos anularon dos goles hechos, y el colmo: ¡Un penal-gol, lo dieron por penal! Y para peor, anularon los sucesivos tiros convertidos en otros tantos goles por los colegas Walfisch, Thiery y Cornejo, haciendo tiempo para que uno del público (adornado, por supuesto) consiguiera una camiseta de las nuestras y pateara el penal desviado.

Más prebendas: no podemos afirmarlo, pero está en vías de averiguarse si el gol en contra del colega Canguro (alias Castro) no fue provocado bajo la seducción de un buen toco de lucas (creemos que se utilizó el viejo método de la caja de fósforos: le tiraron al Canguro una cajita con varias cerillas —cada una equivalía a un mil—, que éste devolvió despreciativamente; el próximo envío contenía muchas más cerillas, y el susodicho lanzó un eufórico OK, que todos pudimos escuchar).

Después está el caso del mismo Thiery, muchacho sosegado y de acostumbrada dulzura para practicar este deporte, a quien vimos gritar y hacer ademanes desmesurados, echarse tierra en la cara y hasta errar algunas patadas (no olvidemos que como profesional en la materia, y bajo el seudónimo de Mas, juega todos los domingos en River), lo que nos hace pensar que todo ese camelo y tanta impotencia para concretar goles cada vez que llegaba al área chica, debía traer algún fondo de ayuda patrocinado por uno de esos grupos de concesionarios últimamente en boga.

No mencionemos el caso de Carozzo, porque nos ponemos colorados de vergüenza. Nadie nos hará creer que ese muchachón ágil, fortacho y lleno de vida, periodista de un semanario gráfico con marcado énfasis por el fútbol, terminaría corriendo como una bailarina ebria sin acertar una sola patada en el sitio oportuno (léase pelota).

EL PARTIDO

Del partido no diremos nada. Somos caballeros, ecuánimes, y para que no nos crean falsarios, daremos los equipos y los resultados:

Corredores: Biglieri, Brícola y Johnny Perkins; Galbato, G. Perkins y Mayol; Arrouge (Travers), Cupeiro, Biglieri (h), Ríos (Spada) y Rey.

Periodistas: Fossatti (Lamarque, Canguro), González Rouco y Walfisch (Imas); Cazón, Thiery y Bevilacqua (Revoredo, Figueras); Arangio (Carbia), Carman, Gañete Blasco (Cornejo), Carozzo (Sopeña) y Contreras.

Resultado: Corredores 8, Periodistas 1. **Goles de Corredores:** G. Perkins 2, Biglieri (h) 4, Ríos o Rey (dudoso) 1 y Canguro (en contra) 1. **Goles de Periodistas:** Carman 1. Anulados a los periodistas: Thiery 1, Cornejo 2, Sopeña 1 y Walfisch 1.

HOMBRES DESTACADOS

También aquí mostraremos nuestra ecuanimidad, y haremos un análisis de algunos jugadores destacados, sin preocuparnos de banderas ni bastiones.

Cupeiro. Se nota que alguna vez supo jugar al fútbol, la mueve con comodidad; pero parece que el Cabezón González le tenía prohibido usar la derecha, debía conservarla para el acelerador del Chevy, por lo que se vio algo disminuida su performance.

Gastón Perkins. Astuto, gritón, violento, lungo, fue el que concretó los goles más bonitos del partido. ¡Juega el flaco!

Galbato. Asombró por la velocidad de su juego, las estruendosas caídas y el casi suicida interés por meter un gol. Salvo que se vio obligado a cambiar cubiertas en medio del partido, su juego dejó perpleja a la mayoría.

Bríccola. Patea torcido cuando se trata de la pelota, pero demostró gran eficiencia en partir canillas en justo medio. Un buen defensor, según los cánones clásicos del Fútbol Americano.

Johnny Perkins. Demostró el mejor estado físico (recordemos el tórax especial y los cuatro pulmones) y una gran práctica en el lustre.

Ríos. Seguro, eficiente, moderado. Fundió cojinetes hacia el final.

Rey. Seguro, eficiente, desaforado. Le fallaban los frenos de disco.

Travers. Corrió bien hasta que se pegó un porrazo y perdió los anteojos. Después sobrevino la noche para este ilustre deportista (flor de crudo, el mozo). Adujo que le habían echado agua a la nafta, mentiroso.

Biglieri Jr. Sin palabras. A esta hora se encontrará de regreso en Santos, saboreando los pesos "bien" ganados.

Carman. Silencioso, modesto, casi el mejor de los plumas, con algunas fallas en el teclado.

Thiery. La mueve bien. Ya comentamos sus anteceedntes. Hábil en las interjecciones.

Cornejo. ¡Andá a tomarte una Ginger Ale!

Walfisch. Otro casi mejor. Pateó pelotas a las cuatro rutas.

Sopeña. Lástima el gol que te anularon, pibe. Le resultan difíciles las haches.

Fossatti. Preguntale a Travers dónde se compró los lentes.

Contreras. Bueno. Un poco gritón.

Lamarque. Eso te pasa por juntarte con Anteo Pichetta.

Y si me olvido de alguien, que me perdonen. A mi mama, la Coca, el pibe del taller, mis auxilios, a todos, que se queden tranquilos que por aquí todo anda bien. Engancho la cupecita y regreso al pueblo. Otra vez será.

R. H. B.

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo 25, desde las 7,30

VUELTA DE PERGAMINO

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

TITO REBAGLIATI - OSCAR CAÑETE BLASCO - EDUARDO PÉREZ TRIGÁS - JOSÉ ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA - LUIS GARCÍA DEL SOTO - ROBERTO BÓ - ANSELMO LAMARQUE - ERNESTO VIETTA - JULIO CAZÓN y DARÍO RINALDI.

y para estar en la carrera hay que estar con

RADIO

Libertad

Primera
en toda manifestación
deportiva

EDICIÓN TELEVISADA **"EMOCIÓN EN LAS RUTAS"**
POR CANAL 9 los domingos, a partir de las 23.15

